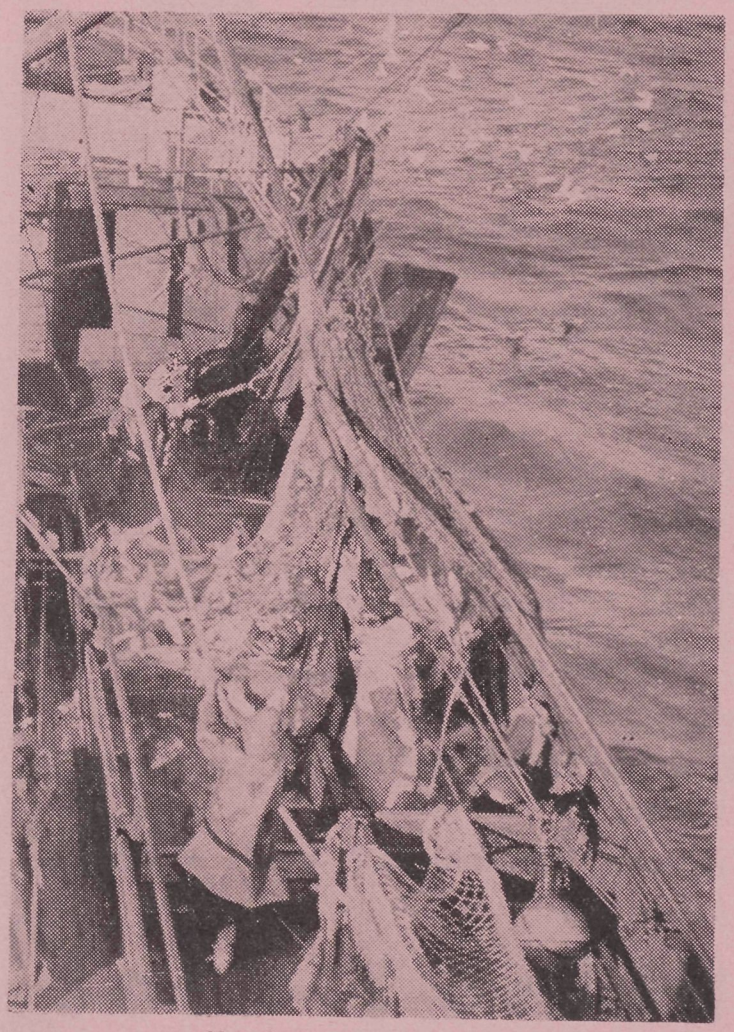
HET VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 28
VRIJDAG 15 JULI 1960
PRIJS : 5 FRANK



Het ledigen van het net

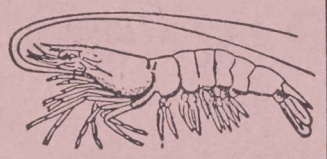
VAKBLAD VOOR :
REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN HANDELAARS UIT HET BELGISCHE EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

Wegens sterfgeval over te nemen onder voordelige condities, een VISWINKEL, gelegen op goede stand.

Poissonerie du Diamant
62, Avenue du Diamant
Bruxelles - Schaarbeek

2295V



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

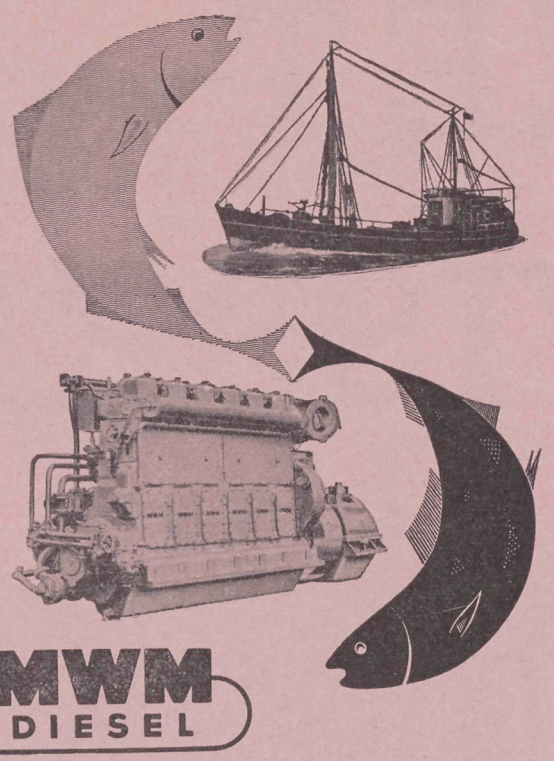
HOOGWATER

OOSTENDE

☾	15 vrij	0559	46	0018	4
		1812	46	1227	9
	16 za	0656	44	0109	6
		1913	43	1322	10
	17 zo	0759	43	0206	8
		2021	42	1428	11
	18 ma	0905	42	0303	10
		2133	41	1538	11
	19 di	1011	42	0415	10
		2237	42	1644	10
	20 wo	1105	43	0514	10
		2333	44	1743	9
	21 do	1156	44	0604	9
		—	—	1834	8
	22 vrij	0017	46	0649	9
		1235	46	1918	7
●	23 za	0054	47	0726	8
		1310	48	1955	6
	24 zo	0128	48	0800	8
		1344	49	2032	5
	25 ma	0203	49	0833	7
		1416	49	2105	5
	26 di	0236	49	0907	7
		1448	49	2137	5
	27 wo	0310	49	0940	7
		1522	49	2211	4
	28 do	0346	48	1016	7
		1557	48	2245	5
	29 vrij	0423	48	1052	8
		1635	48	2323	6

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !



MWM DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen

VAN 3 TOT 2.000 PK

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C°

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

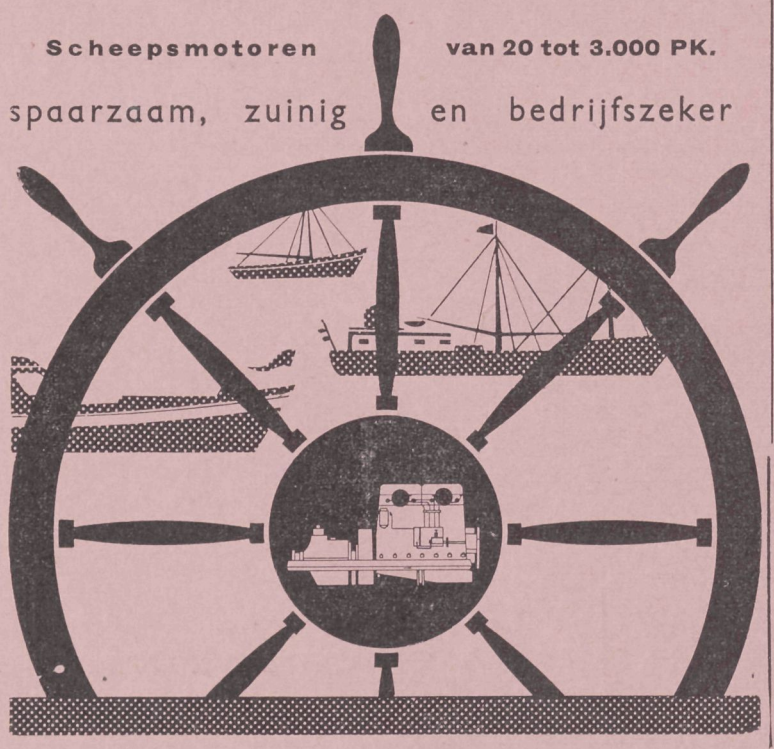
2232V

DIESEL

MERCEDES-BENZ

Scheepsmotoren van 20 tot 3.000 PK.

spaarzaam, 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.)

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

Reder,
is een mensenleven geld waard ?
Koop een

ELLIOT-vlot

NIET de goedkoopste, maar :

DEGELIJKHEID
ZEKERHEID
KWALITEIT
SERVICE

bij Uw Coöperatieve :

S.C.A.P. s.v.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE
Telefoon 729.51

Het VISSERIJBLAD

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

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

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

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

Waar blijven de Garnalen ?

Nu het zomerseizoen is, en het garnaal-eten het geliefkoosde schaaldier is welke klein en groot, kustbewoners en vakantiegangers graag hadden gelust, moeten velen zich beperken tot het bekijken van de prijzen welke in de viswinkels en de kraamtjes van 80 à 100 F per kg noteren.

Sinds heuglijke tijden is het kleine garnaaltje, de oorzaak van rechtstaande haren bij de biologen. Hoe dikwijls zijn de voorspellingen van deze natuuronderzoekers of liever zeeonderzoekers, mis uitgevallen ? De vooruitzichten van vakmensen, vissers die heel hun leven de garnaalvisserij beoefenen, komen bedrogen uit de slag ! Dit zal slechts na moeilijke studies kunnen uitgemaakt worden, en wie geeft moeder natuur wel eens haar geheimen prijs!

Wie herinnert zich nog 1940-41 ? Het oorlogsjaar waarbij gedurende de eerste maanden niet mocht uitgevaren worden en waar tal van vissers, om iets te verdienen, naar het strand trokken bij lage tij, tot aan de borst in het water liepen, en een garnaalnetje van 2 à 3 meter spanwijdte voorttrokken. Zo waren er tijen, dat men met dit eenvoudig korretje 40 à 50 kg garnaal kon vangen. Toen de vloot terug mocht uitvaren, begin december 1940, werden er vangsten binnen gebracht, niettegenstaande men in het putje van de winter was, en langs de kust «moest» gevist worden, van 80 à 120 kg. Het daarop volgend voorjaar gaf fantastische vangsten, vooral voor de Westkust. Zo werden veel vangsten binnengebracht van 700 à 800 kg in één dagreis.

(Men mocht maar uitvaren van 's morgens 7 uur tot 's middags 17 uur !) Maar toen kwam de verrassing. Er kwam vis op de kust en veel ! Wanneer we schrijven veel, bedoelen wij niet alleen grote hoeveelheden maar zelfs soorten die we nog nooit zo dicht onder de wal gevangen hadden. Om er daar maar enige te vernoemen: pladijs, roggen, wijting, kabeljauw enz. en dit van alle grootte.

Natuurlijk waren de visvangsten lonender dan de garnaalvangsten, en ook niet zo lastig om te verwerken. (Vis moest noch gezeefd, noch gekookt worden.)

Vandaar ook de reden dat onze vissers op «visvangst» uitvaarden. Deze die op garnaal bleven vissen, kleintjes, moesten het bedrijf stilleggen, bij gebrek aan garnaal. Tot de laatste garnaal werd nagejaagd en opgesmuld door de rijke visstapel !

Gedurende de daarop volgende jaren werd niet meer op garnaal gevist, daar ze zoek bleven. Het was een « wonder » zegden de vissers, als ze in de « pak » welke na een sleep op het dek neerkwam enkele garnalen konden vinden. Waar was dan de garnaalstapel gebleven ?

De jaren na de oorlog kwam de garnaal wel terug en zelfs in rijke hoeveelheden.

Wie herinnert zich nog de winter 1947-48, met zijn wekenlange aanhoudende ijskoude N.E. winden ? Wanneer de havens toegevroren waren, en enorme ijsbanken op het strand lagen, en zelfs ijsbanken van kilometers lengte vlak voor de kust in zee dreven ? Wanneer de maand maart verzachting bracht, maakten onze garnaalvissers zich klaar (met zwaar tuig) om, ver «naar de zee» te proberen in « diep water » garnaal te vissen. Ze kwamen bedrogen uit de slag, want enkele kilo's waren slechts te vangen, na op veel visgronden geprobeerd te hebben. Dan klonk het uit vissersmonden : « peinst ge niet, dat we geen harde winter gehad hebben ? » Weer bracht het kleine garnaaltje de verrassing !

Een paardevisser van Oostduinkerke had het « zot genoeg », en dit om zijn paard « de poten eens te wassen », met zijn sleepnet geprobeerd in een diepe « kelle ». De man kon zijn eigen ogen niet geloven maar ving 25 kg garnaal. 's Anderendaags kreeg hij navolgers, en de vaartuigen gingen ook heel onder de wal vissen. Vangsten kwamen binnen van 60 à 130 kg. En dit werd langs het strand gevangen, terwijl de resten van de ijsbank nog op de hoogwaterlijn lag.

Het voorjaar 1948 en de daarop volgende zomer was een rijk jaar aan garnaal voor gans onze kust.

Wie herinnert zich nog 1956 ? Een heel rijk garnaaljaar, en dit na... een strenge winter.

Wat kunnen we uit dit alles besluiten, nu er praktisch geen garnaal meer te vangen is ? Het najaar 1959 gaf weliswaar geen overvloed van garnaal, maar er werden toch heel mooie aanvoeren geboekt.

Daags vóór het sprotseizoen ingezet werd, werden er nog vangsten binnen gebracht van 100 à 180 kg per vaartuig, dit einde september, wat men geen slechte vangsten kan noemen.

Enkele weken later, en dit tengevolge van het zachte weder, kwamen massa's wijting en gulletjes zich dicht bij de kust nestelen. Ja, zelfs zoveel, dat sommige in span vissende sprotvissers, met het « atoomnet » slepen deden van 7 à 10 bennen wijting, zonder deze te vernoemen die door de lospoort gevaagd werden. Deze scholen wijting en jonge kabeljauw vonden gretig hun voedsel in de garnaal, met het gevolg dat deze zo rap verminderde, dat de overblijvende garnaalvissers er het bijltje moesten bij neer leggen.

Door het uitblijven van Oostelijke winden, die in de wintermaanden de vorstperiode meebrengen, bleef de wijting en andere ronde vis in onze kustwateren jagen, en peuzelden de rest van de « grijze » schaaldiertjes op !

Wanneer in februari de sprot spoorloos verdwenen bleek, en er door onze sprotvissers, het zoeken moe, terug op garnaal geprobeerd werd, was dit een totaal fiasko.

Spijts er op alle visgronden gevist werd, zelfs ver buiten de kust weg, dus visgronden die gekend zijn als garnaalplaatsen na de wintermaanden, waren de vangsten echt bedroevend te noemen. Na een lange winternacht vissen, (nachtvisserij was verplichtend, daar het water klaar was binst de dag, nogmaals oorzaak van het uitblijven van de oostelijke winden) kwam men terug met vangsten van 20 à 30 kg.

Alle hoop werd gesteld op verwarming van het weder en... de zon zou wel rap de garnaal doen uitkruipen langsheen de kust ! Niets was minder waar, en zelfs in de maand mei (bloeiperiode) waren alleen enkele kilo's te vangen, en dit op de laagwaterlijn, en indien men kon, bij hoogwater, nog dichter.

Daar deze strook bevist werd door alle vaartuigen waren de « beestjes » dan ook rap «gekuist».

Tot overspoed van ramp kwamen de « poers » dan nog de overblijvende opjagen. Deze vraatzuchtige vissen zetten zich langsheen de kust, en dit in zo geweldige massa's, dat er sommige dagen wel mocht sprake zijn van « poerscholen ».

Dat de overblijvende garnaal er aan moest geloven staat buiten twijfel, want we kunnen ons niet voorstellen welk vernietigend werk zulke scholen, ofwel wijting of poers, aanbrengen aan de garnaalstapel.

Ik ben ervan overtuigd dat de weersgesteldheid van de wintermaanden, DE grote rol speelt voor de garnaalstand van de daarop volgende zomer. Krijgt men oostelijke winden met een echte harde vorstperiode, dan mag men volgens mijn bescheiden mening, zeker zijn van een rijk garnaaljaar.

Ik wil geen profeet zijn, maar zou toch graag de zienswijze dienaangaande kennen van onze wetenschapsmensen, of... wat denken onze noorderburen daarover, nu bij hen ook de garnaalstapel heel erg uitgeput is.

Jef Verbanck

Nota der Red. : Kunnen de heren van de garnaalfabrieken de oorzaak misschien opgeven ? ? ?

28e JAARGANG — Nr 28
VRIJDAG 15 JULI 1960

VISSERIJ MET «LICHT» IN FRANKRIJK

Tijdens een vergadering in Marseille van deskundigen en afgevaardigden van de visservloot van de Middellandse Zee heeft de Franse sekretaris-generaal van de handelsvloot, Gilbert Grandval bekendgemaakt, dat de regering maatregelen overweegt ter modernisering van de vangst en de verkoop van zeevis.

Grandval wil het zogeheten Lamparo-systeem uitbreiden, een methode die in zuidelijke landen als Spanje en Italië veel gevolgd wordt en waarbij van vissersboten af grote projectoren hun lichtbundels in het water werpen om zo de vissen de indruk te geven, dat de dageraad is aangebroken waardoor ze gemakkelijk en in overvloedige hoeveelheden aan de zeespiegel gevangen kunnen worden.

Dit voornemen van de regering werd intussen en niet om redenen van dierenbescherming door de Middellandse Zeevissers allerminst toegejuicht, zodat dhr Grandval deze plannen moest verdedigen door een beroep te doen op de eisen van de Europese konkurrentie.

Aan de hand van deze zelfde overwegingen dat Frankrijk zijn visprijzen met het oog op de Euromarkt verlagen moet, kondigde de sekretaris-generaal maatregelen aan om door verkoop via coöperatieve magazijnen de lasten in deze sektor van de Franse ekonomie in de naaste toekomst aanzienlijk te verlichten.

Hieruit zouden we moeten besluiten dat de Fransen de Duitsers zullen nadoen.

Inderdaad de Duitse rederijen en vooral « Nordsee » hebben reeds meer dan 200 moderne viswinkels in Duitsland tot stand gebracht.

Wie deze viswinkels bezoekt, staat in bewondering voor de installaties en voor al de soorten vis welke er vers en verwerkt of ingelegd te krijgen zijn aan prijzen die goedkoop kunnen genoemd worden.

EEN STERKE ORGANISATIE

De maatschappij « Nordsee », de grootste en met Unilever geparenteerde rederij voor vissersvaartuigen van West Duitsland, heeft in 1959 met aftrek van fiscale verplichtingen en reserve voor investeringen een winst geboekt van 2,82 (2,32) miljoen mark. Deze winst stelt deze rederij in staat om een divident van 12 procent uit te keren.

In haar jaarverslag toont de maatschappij « Nordsee » zich tevreden over de behaalde resultaten in 1959. Zij heeft deze resultaten kunnen behalen door een rationele werkwijze van vloot en walbedrijven en mede dank zij de vertikale opbouw van de rederij. De « Nordsee » eksploiteert behalve een vloot van 60 moderne treilers ook fabrieken voor de verwerking van vis en groothandels- en kleinhandelsbedrijven voor de verkoop van vis.

De vangkapaciteit van de « Nordsee-vloot » is met 1000 ton gestegen tot 13 595 ton en vertegenwoordigt thans 27,3 procent van de totale vangkapaciteit van de West-Duitse treilervloot. De « Nordsee » heeft in 1959 met 141 000 ton een derde van de aanvoer van verse vis in West-Duitsland voor haar rekening genomen.

★ DAG DER ZEELIEDEN

De jaarlijkse « Dag der Zeelieden » zal doorgaan op zondag 24 juli a.s. Volgend programma is voorzien :

10.30 uur : Vergadering Canadaplein (stadhuis), vorming van de stoet.

10.40 uur : Vertrek van de stoet met de stedelijke en militaire overheden en andere genodigden, langs de Vindictivelaan, Visserskaai naar het monument.

11.00 uur : Plechtige openluchtmis aan de voet van het « Nationaal Monument der Zeelieden ».

11.30 uur : Bloemenhulde.

WEGENS MISBRUIK VAN VERTROUWEN ONTSLAGEN

Het beheer van het «NIEUWSBLAD VAN DE KUST», «VANDEWEEK», «HET VISSERIJBLAD» en het publiciteitsagentschap «PUBLIOS», brengt hiermede ter kennis van zijn geachte adverteerders, dat het dhr HUGO ANTHIERENS verboden heeft zich nog met de publicitaire aangelegenheden van al zijn uitgaven bezig te houden. Dhr HUGO ANTHIERENS werd wegens misbruik van vertrouwen en zeer erge onregelmatigheden op finantieel gebied, ontslagen.

★ GEBOORTE

We vernemen de geboorte van Jan Vlietinck, zoon van dhr en mevr. Louis Vlietinck-Dezutter en kleinzoon van J. Vlietinck-Veerman.

Onze beste gelukwensen.

★ HUWELIJK

Op woensdag 20 juli wordt in de parochiale kerk van St Antonius-Opex het huwelijk ingezegend van mej. Jeannine Ghys, dochter van dhr en mevr. Maurice Ghys, reder, met dhr Marc Verbanck.

Aan ouders en jonge paar onze beste gelukwensen.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 18 JULI
IJsland : O.236.
Witte Bank : O.66; O.102; Z.290.
Noordzee : O.335; O.247; O.124; Z.425.
West : O.327.
Kanaal : O.156.

DINSDAG 19 JULI
IJsland : O.89; O.217; O.299; O.228
Witte Bank : Z.547.
Kanaal : O.175; O.193; O.300.
West : O.77; O.184.

WOENSDAG 20 JULI
IJsland : O.250; O.242; O.292.
Kanaal : O.109; O.120.
Witte Bank : O.284; O.140; O.200; O.165; Z.405; Z.539; O.187.
Noordzee : O.94 (vermoedelijk).
West : O.128; O.196; O.276.

VERRICHTEN BEMANNINGSLEDEN VAN LICHTSCHEPEN GEVAARLIJK WERK ?

Tijdens een bijeenkomst van de Liberale Vakbond, afdeling Zeewezen, te Oostende werd besloten andermaal een tussenkomst te doen bij de minister van Verkeerswezen voor de toekenning van een bijzondere vergoeding voor « gevaarlijk » werk, aan de bemanningsleden van de Belgische Lichtschepen. Aanleiding daartoe is het recent vergaan van het lichtschip « Westhinder ».

Volksvertegenwoordiger Quaghebeur heeft in dezelfde zin een vraag gesteld aan de minister van Verkeerswezen.

Wij begrijpen niet goed hoe men er toe komt het werk op de lichtschepen « gevaarlijk » te noemen. Hoe veel gevaarlijker is het werk niet op de vaartuigen van de koopvaardij en in de visserij ? Lichtschepen liggen steeds op dezelfde plaats, en het komt wel eens tot een aanvaring, maar als men rekening houdt met mogelijkheden van ongevallen, dan is alle arbeid als gevaarlijk te bestempelen.

Voor sommige werken wordt door de regering een speciale toelage toegekend als het werk onder zulkdanige gevaarlijke omstandigheden moet uitgevoerd worden, dat het gevaar voor ongevallen buitengewoon groot is. Wij menen dat de bemanningsleden van de lichtschepen zeker niet tot deze kategorie kunnen gerekend worden.

Kikvorsmensen in dienst van de visserij

Onderzoek naar het gedrag van net en vis in de Noordzee

Twee kikvorsmannen zijn ingescheept aan boord van een staatsvaartuig, om een van de meest spektakulaire onderzoeken te doen die tot op heden in verband met de visserij werden gedaan. Zij zullen nl. onderzoeken hoe het net zich gedraagt onder water evenals de vis.

Uitgerust met alle benodigheden die zouden kunnen gebruikt worden, waaronder kamera's, telefoons en veel andere toestellen, teneinde kontakt te kunnen houden met de leider van de ekspeditie, de bioloog Roessingh, zijn zij in de richting van de Doggersbank vertrokken. Dat de ekspeditie door alle visserijmiddens met de grootste aandacht zal gevolgd worden laat geen de minste twijfel, getuigen hiervan zijn de talrijke brieven die dhr Roessingh reeds ontving.

De ekspeditie zal ruim een week in beslag nemen en zal aangevangen worden op ongeveer 10 mijl ten N.W. van IJmuiden. Hier zullen de beide onderzoekers zich langs het treilernet naar de bodem laten glijden en zich vastklampen aan de bovenkant van het net, dat met een reeds behoorlijke snelheid van 3,5 mijl over de zeebodem zal gesleept worden. Het onderzoek, dat op ongeveer 30 meter diepte gedaan wordt, is vooral gericht op het bestuderen van de stand der netten onder water, de spanning die op de mazen staat, het ontsnappen van de gevangen vis door de mazen, het gedrag der vissen voor en in het net, het gedrag der vrijzwemmende scholen en de stromingen welke door het net veroorzaakt worden.

Tijdens het onderzoek zullen verschillende netten geruikt worden Wat de biologen vooral beogen is het onderzoeken of de vis zich zonder tegenstand laat vangen of als het pas na een verwoed gevecht met de stroming is dat de vis zich gewonnen geeft.

Wanneer dit onderzoek, dat vlak bij de kust geschiedt lukt, trekt de ekspeditie verder naar de Doggersbank, waar vooral het gedrag van de haringscholen zal bestudeerd worden. Hiernaast zal ook het gedrag van gemerkte vis welke terug aan de zee werd toevertrouwd nagegaan worden. Wijting bijvoorbeeld moet nadat zij gemerkt is onder druk met een « lift » weer in zee geworpen worden. Het is geweten dat de zwemblaas van wijting zich met lucht vult wanneer zij uit het water komt. De biologen willen in verband hiermede onderzoeken of de wijting bij machte is zich na het merken volledig te herstellen.

Op het programma van de ekspeditie staat eveneens een onderzoek van de fauna en de bodem, waarvan grondmonsters zullen worden boven gebracht. Een bevoegd persoon van het natuurhistorisch museum te Leiden bevindt zich eveneens aan boord.

De kikvorsmannen zullen zonder kunstlicht moeten werken teneinde de vis niet al te veel af te schrikken.

Het is te hopen dat deze Hollandse wetenschapsmensen het voorop gestelde doel zullen bereiken, en dat dit te goede mag komen aan de ganse visserijwereld. — B.

BENZINE EN STOOKOLIE 4 en 2 CENTIEM DUURDER

Naar verluidt is de benzine van gisteren af verhoogd met 4 centiem per liter. De volgende prijzen gelden voortaan : super : 8,15 F inplaats van 8,11 F ; gewone benzine 7,75 F inplaats van 7,71 F.

De stookolie had op 6 juli reeds een prijsstijging ondergaan. Thans wordt de prijs andermaal met 2 centiem verhoogd. De prijs bedraagt dus nu 2,76 F inplaats van 2,74 F per liter.

In de zone 1 (streek van Antwerpen) zijn de prijzen vastgesteld op 8,05 F i.p.v. 8,01 F per liter voor super, en op 7,65 F i.p.v. 7,61 voor gewone benzine.

Voor gasoil is de prijs aan de kust 2,44 F in plaats van 2,42 F vorige week en 2,40 F vóór drie weken.

Voor de visserij is de prijs van de mazout thans 1,74 F in plaats van 1,73 F vorige week en 1,70 F drie weken geleden.



D E
MARINE MOTOREN DIESEL
SKL van 60 à 1.000 pk.

ELECTROGENE DIESEL-GROEPEN VAN
80 tot 690 KVA

zijn tuigen die, door hun grote veiligheid en gebruikszekerheid in duizende gevallen het bewijs van vertrouwbaarheid hebben geleverd

als fabrikanten die tot de belangrijkste groep der Europese Diesel-motor-bouwers behoren, voeren wij onze motoren uit naar méér dan 30 landen.

Veb. Schwermaschinenbau (KARL LIEBKNECHT)
MAGDENBURG

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

hand
in
hand

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

ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD !

Wilt ge uw steentje bijbrengen

om de visserij te steunen ?

BESTEL UW

MAZOUT

BIJ

S.C.A.P.

VISSERSCOOPERATIEVE

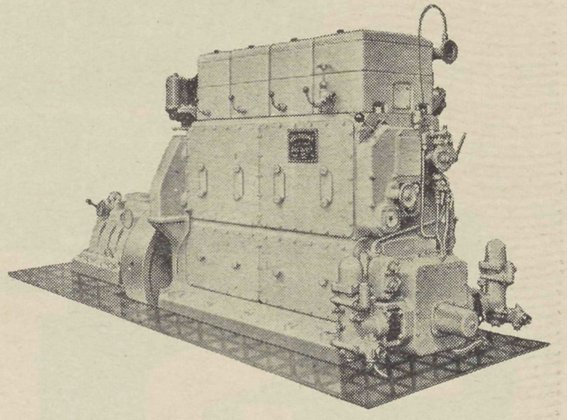
H. Baelskaai 27 — Oostende

Telefoon 729.51

2129V

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

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGHTON & C°

2189V

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

Een kijkje op de West-Duitse visserij

(Van onze speciale medewerker)

(Vervolg van vorige week)

Kiel, juni. Het klinkt wellicht paradoxaal : het mislukken van de tweede internationale zeevaartkonferentie te Genève is een enorme stimulans voor een nieuwe modernisering van het Westduitse visserijbedrijf. Het is ditmaal geen modernisering, die alleen maar neerkomt op het verbeteren van de bestaande vloot. Integendeel, de Duitse reders slaan volkomen nieuwe wegen in.

Zij laten schepen bouwen, waarvan voorheen alleen nog maar zeer verziende geesten in het visserijbedrijf droomden. Zij werken met kracht aan de verbetering van het pelagisch vistuig, dat de mogelijkheden zal scheppen om rijke visreserves in tot nu toe onbeviste zeeën aan te boren. En dat alles, omdat zij vrezen door het mislukken van de zeerechtkonferentie talrijke visgronden, die de basis vormden voor de uitoefening van hun toch al zeer modern bedrijf te zullen verliezen.

Het komt uit alle gesprekken met de vooraanstaande figuren uit het Westduitse visserijbedrijf naar voren. « Het mislukken van de Geneefse konferentie en de mogelijke gevolgen daarvan, stelt ons bedrijf voor de grootste krachtproef sinds het einde van de tweede wereldoorlog. Het is onmogelijk voor ons om met deze krachtproef te wachten, totdat door eenzijdige maatregelen van kuststaten visgronden voor ons verloren zijn gegaan. Wij moeten eenzijdige uitbreidingen van territoriale wateren een slag voor zijn... »

Zelfs de minister van Landbouw en Voedselvoorziening van de Bondsrepubliek, Werner Schwarz, is daarvan ten volle overtuigd. « Het verlies van rijke visgronden voor de kusten van Noord-Europese visserijlanden kan alleen door een volledige omschakeling van het Duitse visserijbedrijf op diepzee- en pelagische visserij en het zoeken naar nieuwe, ver van de thuishavens afgelegen visgronden worden goedgemaakt. Verandering van vangtechniek is noodzakelijk geworden, evenals het verwerken van vis en diepvriezen van de vangst aan boord van visserijfabrieksschepen... »

x x x

Voor een grondige bestudering van de opbouw van het Westduitse visserijbedrijf heeft men heel wat meer tijd nodig dan meestal tijdens een korte studiereis beschikbaar is. Toch kan men reeds na een verblijf van een paar dagen in de Westduitse visserijhavens konstateren, dat het met deze nieuwe krachtproef niet bij woorden blijft. Het ratelend gedaver van de klinkhamers op de Howaldwerke te Kiel en het helblauwe licht van de lasapparaten, dat hier aan de Oostzee ook tegen de nachtelijke hemel flitst ,leert wel anders.



De Duitse spoorwegen vervoeren veel vis in speciale koelwagens naar het binnenland

27 Nieuwe treilers zijn na het mislukken van de zeerechtkonferentie door Duitse reders bij Duitse werven besteld. Negentien van deze schepen zullen als hektreilers in de vaart komen. De overige 8 vissen traditioneel over stuurboord.

Deze nieuwe schepen hebben echter één ding gemeen : zij hebben een waterverplaatsing van maar liefst 1.000 bruto registerton en een lengte van ruim 70 meter. Bovendien zijn ze allen geschikt voor zeer verre zeevisserij en uitgerust met fileermachines en installaties voor het vervaardigen van vismeel en het diepvriezen van vis aan boord.

Acht van deze moderne gekombineerde vangfabrieksschepen zijn de afgelopen maanden reeds in de vaart gekomen, zodat de West-Duitse vloot tegen het einde van het jaar over 35 fabrieksschepen zal beschikken...

x x x

De geweldige inspanning, die het Westduitse visserijbedrijf zich vandaag getroost om in het bezit te komen van een vloot van snelle supertrawlers voor het ontsluiten van nieuwe en zeer ver van de thuishaven afgelegen visgronden, is des te opmerkelijker, wanneer men bedenkt, dat nog maar nauwelijks twee jaar geleden een treiler van 600 brt in dit land gold als de uiterste grens voor de rentabiliteit van een vissersvaartuig.

Het bouwen van schepen boven deze grens zou alleen maar verlies opleveren, omdat het niet mogelijk zou zijn het vistuig bij de omvang van deze schepen aan te passen, zodat zij toch niet meer vis zouden vangen.

De verbetering van het vistuig en de hoge ontwikkelingsgraad van de apparaten voor het opsporen van vis plus de door de geweldige inspanning van de industrie geschapen mogelijkheid voor het diepvriezen en het tot vismeel en olie van hoge kwaliteit verwerken van vis aan boord, hebben echter de jarenlang als wetenschap aanvaarde grens voor de omvang van het vissersvaartuig opgeheven. Zo heeft men in West-Duitsland van de « Geneefse zeerechtnood » een technische deugd gemaakt.

F. Busse, scheepstimmerman uit Geestemünde, die in Amerika had gezien, dat de visserij een lonend en boeiend bedrijf kan zijn, komt de eer toe de grote stoot te hebben gegeven voor de ontwikkeling van het moderne Westduitse visserijbedrijf. Maar het kleine 146 ton grote stoomtreilertje « Sagitta », dat hij op 7 februari 1885 van uit Bremerhaven ter visvangst liet vertrekken, is niet meer te vergelijken met de prachtige vaartuigen, die nu elke dag uit de vier grote Westduitse vissershavens naar zee gaan. De overeenkomst tussen de stoomtreiler « Sagitta », die met volle zeilen en grote rookwolken uitbrakend de Weser afvoer en de gestroomlijnde 15 mijl varende en 70 m. lange fabriekstrawler « Sagitta » bestaat alleen nog maar uit het feit, dat beide schepen vissersvaartuigen zijn...

Het Westduitse visserijbedrijf is waarschijnlijk het meest elastische bedrijf in zijn soort in West-Europa. De zware slagen, die dit bedrijf in twee wereldoorlogen zijn toegebracht, hebben het niet verhinderd om thans de eerste plaats te bezetten in de rangorde van Westeuropese visserijnaties.

De vloot bestaat nu uit 207 schepen met een totale inhoud van 117.841 brt en een vangstkapaciteit van 1.008.000 kisten vis van 50 kilo. Daarbij komen dan straks nog 27 treilers van rond de 1.000 brt, die de vangstkapaciteit van de Westduitse vloot nog belangrijk zullen verhogen.

Bovendien heeft men hier te doen met schepen, die in de regel niet ouder zijn dan 7 jaar. Want men is in snel tempo bezig om de in de naoorlogse jaren gebouwde stoomtreilers van 400 brt te vervangen voor de veel grotere en rendabele motortreilers. Na 1955 zijn er trouwens geen stoomtreilers meer op de Duitse werven gebouwd.

De Duitse reders zijn realisten, die zich niet snel voor grote verrassingen laten stellen en op rampen reageren met verdubbelde energie. Toen de eerste wereldoorlog uitbrak, bestond de treilervloot uit 254 schepen met een totale inhoud van 51.000 brt. Aan het einde van de wereldoorlog waren er hiervan niet veel meer over.

Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog hadden de Duitse reders echter 400 trawlers met een totale inhoud van 135.000 brt in hun bezit. Toen de oorlog voorbij was, bestond het Duitse visserijbedrijf niet meer. De aanvoerhavens lagen vol wrakken, de vishallen en visverwerkende bedrijven waren puinhopen geworden en van de vloot waren slechts nog 60 van de oudste schepen met een totale inhoud van 4.000 brt overgebleven...

Toch werd weer onmiddellijk een begin gemaakt met de opbouw van het visserijbedrijf, waarbij het gebrek aan voedsel de reders in de eerste naoorlogse jaren de wind nogal in de zeilen gaf. In 1946 slaagden zij er alweer in met hulp van charterschepen en omgebouwde marinevaartuigen de aanvoer van vis op 260.000 ton te brengen tegen 550.000 in 1938. Een indrukwekkende prestatie.

Het duurde echter tot 1948, voordat men toestemming kreeg om een aantal van de afstandse vaartuigen, die al meer dan 25 jaar in de vaart waren, te vervangen door nieuwe schepen. De Geallieerden bepaalden echter, dat de 34 nieuw te bouwen vaartuigen niet groter dan 400 brt mochten worden. In 1949 werden deze beperkende bepalingen echter opgeheven en ging men over tot het bouwen van grotere schepen.

Lange tijd gold daarna de 600 brt-treiler met een vangstkapaciteit van 5.000 tot 6.000 kisten en een machine van 1.200 pk als de grens voor de modernisering van de vloot. Het bouwen van nog grotere schepen had geen zin, omdat men hier met traditionele treilers te doen had, die hun vangsten in verse staat moesten aanvoeren en hun reisduur dus niet onbeperkt konden verlengen. De snelle ontwikkeling van de koeltechniek en de verwerking van vis aan boord heeft daarin de afgelopen twee jaar in Duitsland verandering gebracht.

Het aantal stoomtreilers neemt nu snel af. Er zijn er nog 123 in de vaart. In een paar jaar hebben de Duitse reders kans gezien om 42 motortreilers en 42 oliestokers aan hun vloot toe te voegen als vervanging van voor het merendeel nog tamelijk nieuwe stoomtreilers.

Ook de loggervloot, die nu uit 104 schepen bestaat, is, zij het dan in veel minder snel tempo, de laatste jaren sterk gemoderniseerd. Ook in West-Duitsland wint de in Nederland zo bekende loggertreiler het van de drijfnetlogger, vooral nu de konservenindustrie grote belangstelling toont voor de verse haring van deze vloot.

('t vervolgt)

Het werk van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek

In onze vorige nummers hebben we het gehad over een studie omtrent de garnaalvisserij in Nederland en Duitsland.
Vandaag willen we het hebben over de behandeling der garnaal aan boord

Zoals reeds werd vermeld, vormt de **behandeling van de garnalen aan boord** een beslissende stap voor de kwaliteit en de houdbaarheid van de garnalen. Over deze behandeling heeft het « Institut für Fischverarbeitung » te Hamburg belangrijk **onderzoekingswerk** verricht.

De aangevoerde garnalen gaan **niet over de afslag** ; zij worden rechtstreeks door handelaars, pellerijen of drogerijen afgenomen. In de **pellerijen** ondergaan de garnalen een gelijkaardig behandelingsproces als in Nederland. Het **probleem** van het bewaringsmiddel **boorzuur** laat zich in West-Duitsland even scherp gevoelen als in Nederland, vermits het gebruik van boorzuur nog slechts tot 1960 toegelaten is. Het « Institut für Fischverarbeitung » heeft in dit verband naar een vervangingsmiddel gezocht.

Uit West-Duitsland werden **monsters van garnalen** in conservenverpakking medegebracht. Deze monsters werden genummerd van 1 tot en met 4 en aan een **onderzoek onderworpen.**

1. Behandeling aan boord

De garnalen worden aan boord van Duitse vaartuigen over het algemeen op dezelfde manier behandeld als op Nederlandse vaartuigen : na het binnenhalen van de korre worden de garnalen gezeefd, gespoeld gekookt (in zeewater met of zonder toevoeging van zout) en afgekoeld.

De garnalen die door de zeef gaan, alsook de krabben en kleine visjes worden in West-Duitsland eveneens aan de vismeelfabrieken verkocht.

In West-Duitsland heeft het « Institut für Fischverarbeitung » te Hamburg belangrijke onderzoekingen verricht in verband met de behandeling van de garnalen aan boord.

De consumptiegarnalen zijn sterk aan bederf onderhevig. Om dit bederf enigszins tegen te gaan, begint het behandelingsproces reeds aan boord ; de garnalen worden onmiddellijk na de vangst gekookt in zeewater, met of zonder toevoeging van zout.

Niettegenstaande het behandelingsproces bederven de garnalen betrekkelijk snel.

Het « Institut für Fischverarbeitung » heeft de oorzaken van deze bederfelijkheid grondig nagegaan (1). Daartoe werd op een garnaalkotter het kookproces onderzocht en werd de temperatuur van het water en de garnaal gemeten.

In het algemeen wordt de kookketel voor garnalen met steenkool verwarmd. Wanneer het water kookt, worden de garnalen in de ketel gedaan ; wegens het feit dat de garnalen koud zijn, ontstaat een daling van de temperatuur. Na ongeveer 5 minuten stijgt de temperatuur opnieuw en wordt in het water een temperatuur van 90 graden bereikt ; in de garnaal zelf is de temperatuur wat lager. Op dat ogenblik begint het water meestal te schuimen en kookt de inhoud van de ketel over ; het schuimen is toe te schrijven aan het eiwitgehalte in het kookwater. Om dit overkoken te voorkomen, roert men voortdurend in het water, meestal giet men er echter koud water bij, waardoor de temperatuur opnieuw wordt verlaagd. Tijdens het koken stijgt de temperatuur in de garnaal slechts zelden boven 90 graden en dan nog slechts voor korte tijd.

De garnaal heeft in de darm klieren die spijsverteringssappen of fermenten afscheiden. Deze sappen tasten o.m. ook eiwitstoffen aan. Men neemt aan dat zij de van binnen uit beginnende bacteriologische omvorming van het garnaleneiwit voorbereiden en aldus de voedingsbodem van het bederf vormen. Het doel van het koken aan boord is het bederf tegengaan door tijdens het kookproces de fermenten te doden.

Het « Institut für Fischverarbeitung » heeft de fermentenactiviteit nagegaan (2) door middel van extracten van verse gekookte garnalen ; deze garnalen waren afkomstig van een normale kookketel. Het bleek dat de afbraakintensiteit der fermenten bij toenemende kooktijd afneemt (zie grafiek 1). Er blijft echter nog steeds enige activiteit, zelfs wanneer langer dan normaal (nl. 12 minuten) wordt gekookt. Dit betekent dus dat de activiteit van de fermenten bij het normale kookproces niet volkomen te niet gedaan wordt, vooral dan, wanneer het gehele kookproces onder normale omstandigheden hoogstens 8 minuten duurt, waarbij in het gunstigste geval gedurende enkele minuten een temperatuur van ongeveer 90 graden wordt bereikt.

---

(1) Zie o.m. Dr P. F. Meyer : Fang- und Verarbeitungstechnische Fragen in der Krabbenwirtschaft - Die Wirtschaft, November 1953, p. 262-263 ; Dr H. Mann : Zur Frage der Verderblichkeit des Krabbenfleisches - Die Wirtschaft, April 1955, p. 101-103.
(2) Zie Dr H. Mann : op. cit. p. 102.

Door middel van extracten van ongekookte verse garnalen heeft het Instituut ook onderzocht bij welke temperatuur de eiwitafbrekende fermenten in de garnaal inactief worden.

Het bleek dat bij een verhitting van 80 graden de afbraakintensiteit reeds aanzienlijk vermindert. Ook de duur der verwarming speelt hierbij een belangrijke rol en wel des te belangrijker naarmate de temperatuur hoger is (zie grafiek). Bij een temperatuur tussen 80 en 90 graden blijkt, dat bij een verwarming van 80 graden voor een duur van 8 minuten nog steeds een afbraakintensiteit van 7,5 procent van de intensiteit der ongekookte garnaal overblijft. Pas bij 90 graden daalt dit tot ongeveer 1 procent.

Bij deze resultaten dient in aanmerking genomen te worden, dat deze kookproeven werden genomen met zuivere fermentenextracten, terwijl bij het kookproces aan boord het ferment onder natuurlijke omstandigheden in het eiwitverband, veel beter tegen de hitte bestand is dan in extractvorm.

Dit resultaat toont aan, dat het kookproces, zoals het thans wordt uitgeoefend, niet voldoende is om de eigen fermenten van de garnalen inactief te maken.

De mogelijkheid werd onderzocht om de werkzaamheden van de resterende fermenten door toevoeging van **metaalzouten** te remmen. Van alle onderzochte stoffen bleken alleen koper in de vorm van koperacetaat en cadmium in de vorm van cadmiumsulfaat bruikbaar. Pogingen in deze richting werden niet verder doorgezet, omdat zij weinig uitzicht openden.

Een andere mogelijkheid met meer kans op succes scheen het veranderen van het kookproces : ofwel moest het kookproces verlengd worden, ofwel moest de temperatuur verhoogd worden.

Volgens de waarnemingen werden in de normale enkelwandige ketel temperaturen tussen 80 en 90 graden gedurende 8 minuten bereikt. De dubbelwandige ketel met olieverhitting (model Schur) (1), waarmede tal van proeven werden genomen, bood nieuwe mogelijkheden. Hiermede gaat het koken aanzienlijk sneller. Binnen 5 minuten kookt de ketelinhoud en worden inderdaad temperaturen bereikt van 100 graden. wordt de oliebrander, waarmede deze ketel is uitgerust, lager gedraaid, dan blijven de temperaturen behouden, omdat de dubbele wand de warmte goed isoleert. Er werd vastgesteld dat ook bij een laaggedraaide brander de garnalen op 100 graden verder «trekken». Ook hier werd een onderzoek ingesteld naar de fermentenactiviteit (zie grafieken 3 en 4), waarbij bleek, dat bij langer koken in deze ketel de afbraakintensiteit van de fermenten tot nul werd gereduceerd. Het onderzoek met extracten wees eveneens uit dat in het kookproces met deze ketel de fermenten inactief werden.

xxx

Een moeilijkheid bij het koken van garnalen aan boord is gelegen in het feit dat het kookwater bij ongeveer 80 graden sterk begint te schuimen en dan overkookt. Om dit te verhinderen wordt meestal koud water bijgegoten ; hierdoor daalt de temperatuur in de kookketel. Vaak wordt aangenomen, dat de garnalen reeds gekookt hebben en dus een temperatuur van 100 graden hebben bereikt, terwijl de ketelinhoud overkookt. In werkelijkheid is de temperatuur dan nog niet ver boven 90 graden.

Het Instituut heeft proeven gedaan met **ontschuimingsmiddelen,** die in de levensmiddelenindustrie (bv. suiker- en jamfabrieken) in gebruik zijn. Het gaat hierbij om silliconen, die men tijdens het koken aan de kookmassa toevoegt en die verder, zoals uit het gebruik bij de levensmiddelenindustrie blijkt, volkomen onschadelijk zijn. Men gebruikt de silliconen gewoonlijk in oplossing van 1 : 10.000 tot 1 : 100.000 ; bij proeven aan boord werden 2 cc op 40 l kookwater gebruikt. Er werden door het Instituut drie verschillende ontschuimingsmiddelen gebruikt, nl. ontschuimingsmiddel E100, ontschuimingsmiddel 7800 en het Bayersilikoonontschuimingsmiddel. Het bleek dat het schuimen achterwege bleef, evenals het overkoken. Men behoudt zowel bij de enkel- als dubbelwandige kookketel een volkomen schuimloze massa. Van groot belang is het feit, dat bij toepassing van ontschuimingsmiddelen ook bij een enkelwandige kookketel temperaturen van meer dan 90 tot 100 graden kunnen worden bereikt.

Tenslotte werd onderzocht of door het koken een verandering optreedt in het garnaleneiwit. Dit was niet het geval.

ZIE VERVOLG TOEKOMENDE WEEK

---

(1) De ketel heeft een dubbele wand met een isolatie in glaswol ; de ketel wordt opgewarmd door een oliebrander, aangedreven door een elektrische ventilator. Voor het opwarmen van het water (100°) zijn slechts 15 à 18 minuten nodig, onafhankelijk van uitwendige faktoren, zoals bv. de wind, de grootte van de kolen en het bijvullen van de brandstof.

VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vispropaganda en invoerrechten

Vraag van dhr Piers.

Iedereen, meen ik, is getroffen door de werkelijk schitterende en doeltreffende propaganda die uw departement heeft ingezet voor het melkverbruik.

Voor het welzijn van de landbouwers en de gezondheid van de verbruikers is het een grote weldaad waarvoor u moet gelukgewenst worden.

Meent de achtbare heer minister niet dat zijn departement een dergelijk groots opgevatte propaganda zou kunnen inrichten ten voordele van de vis ?

Van verschillende komités en organismen is op dit gebied, rekening houdend met hun beperkte middelen, degelijk werk verricht.

Acht de achtbare minister het mogelijk alle bestaande initiatieven terzake te bundelen en uit te breiden, en hiertoe de nodige kredieten te voorzien in de volgende begroting van zijn departement ?

Antwoord.

Het gaat niet helemaal op een vergelijking te maken tussen de propaganda voor de melk en deze voor de vis.

De propaganda voor melk wordt gefinancierd door de Nationale Zuivelidienst en door het Landbouwfonds.

Wat betreft de Nationale Zuivelidienst, zijn het de veehouders, de zuivelhandelaars en de zuivelindustrie die, bij middel van bijdragen en invoerrechten aan deze dienst de nodige inkomsten verschaffen zodat men mag aannemen dat het de belanghebbenden zelf zijn die de propagandakosten voor ruimer melkverbruik helpen bekostigen.

Ook wat het Landbouwfonds betreft is het zo dat, gelet op de bronnen van inkomsten van dit fonds, de beschikbare gelden normaal voor de veehouderij en de zuivelproduktie moeten aangewend worden.

Iets dergelijks bestaat niet voor de zeevisserij. De « Propagandavereniging voor visverbruik » ontvangt een jaarlijkse subsidie van 350.000 F ten bezware van de begroting van mijn departement.

Nota der Redaktie.

Het antwoord van de minister is juist al vergeet hij er aan toe te voegen dat de visserij zeer gelukkig zou zijn een bijdrage te storten, moesten ook op de ingevoerde vis invoer- of vergunningsrechten gelegd worden zoals zulks voor de landbouw het geval is.

De vis welke uit Noorwegen, Zweden, Denemarken, Frankrijk en Engeland ingevoerd wordt, betaalt hier niet het minste vergunningsrecht.

Als onze vissers in deze landen verkopen, dan zijn ze onderhevig aan zware lasten en wordt een taks geheven. In Frankrijk beloopt dit nog 22 à 29 th., in Engeland 10 th., in Duitsland is er een heffingsrecht volgens het seizoen en naar de andere landen is het ons niet mogelijk uit te voeren, gezien onze hoge produktiekosten.

Onze visserij zou zeer gelukkig zijn moest er op de ingevoerde vis dezelfde rechten geheven worden. Ze zou met dat geld niet alleen haar redding kunnen bewerken, maar haar vloot kunnen moderniseren.

In die omstandigheden mag niet gezegd worden dat onze landbouw niet meer bevoordeligd is dan onze visserij.

Had onze visserij maar die bedragen, ze zou zeer bloeiend kunnen gemaakt.

Daarom volstaat het voor onze volksvertegenwoordigers niet vragen te stellen aan de minister.

Men moet er de nodige gevolgtrekking uittrekken om de nodige fondsen en middelen te zoeken om de visserij uit het slop te helpen.

DE BELGISCHE STRIJDKRACHTEN IN GROOT-BRITTANNIE

Het ministerie van Landsverdediging deelt mede :

De wet houdende het statuut van de militairen die tijdens de oorlog 1940-1945 in de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië gediend hebben, is verschenen in het Belgisch Staatsblad nr 156 van 30 juni 1960.

Onder deze wet vallen :

1. de militairen : zowel Belgen als vreemdelingen en staatlozen, die voor 7 juni 1944 ingeschreven waren op de stamlijsten van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, met inbegrip van de Belgische afdeling van de Royal Air Force en van de Belgische afdeling van de Royal Navy.

2. De Belgen ontvlucht uit een vijandelijk of door de vijand bezet gebied, uit Frankrijk of uit een neutraal land, die op 6 juni 1944 op weg waren naar Groot-Brittannië en die zich dadelijk bij de Belgische strijdkrachten hebben aangemeld bij hun aankomst in dat land, voor zolang zij zes maanden dienst volbracht hebben in de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië.

De personen die bovenstaande voorwaarden vervullen en wensen de gunst van deze wet te bekomen mogen hun aanvraag indienen per aangetekende brief via de post aan het ministerie van Landsverdediging, direktie Statuten van Krijgsgevangenen, Gen. Jacquesl., Brussel 4, binnen de 12 maand. die volgen op de inwerkingtreding van deze wet, d.w.z. van 10 juli 1960 tot 9 juli 1961 inbegrepen, de datum van de post wordt in aanmerking genomen.

In geval van overlijden van de begunstigde voor de inwerkingtreding van deze wet moet de aanvraag door de rechthebbenden ingediend worden onder dezelfde voorwaarden. Elke aanvraag die tot nu toe zou gedaan zijn is te hernieuwen luidens bovenvermelde voorschriften.

Achterlaten van onbruikbaar materiaal

De visserij in het algemeen laat maar al te dikwijls onbruikbaar geworden materiaal, zoals oude korrekabels, gebroken visplanken, stukken vliegtuigen enz... op de kaaien liggen. Dit is verboden door politiereglementen, die zelfs voorzien dat alles moet opgeruimd worden op de kosten van de eigenaar. De vissers mogen niet uit het oog verliezen, moest er zich een ongeval voordoen door oorzaak van oude kabels of andere, zij volledig aansprakelijk zouden gesteld worden voor de schade plus een strenge geldboete.

Vissers, vergeet niet dat de kaai een openbare weg is !

VISSERIJNIEUWTJES

EEN DUUR, MAAR ZELDZAAM VISJE

Door het vaartuig N.732 met schipper Christiaan Camiel werd een « rode »zalm gevangen. Het visje woog 4 kg, en werd aangekocht door de vishandelaar M. Messiaen voor 750 F. Om 't water in de mond te doen komen, maar toch duur, vindt je het ook niet ?

EERLIJKE VINDER

Vishandelaar Bollieu Camiel liet zijn geldbeugel liggen op de bank, nadat hij zijn aangekochte vis betaald had aan het bureel in de vismijn. De visser Defraeye Jozef zag deze liggen wanneer hij kwam met zijn verkoopbriefje, en gaf de geldbeugel aanstonds af op het bureel. Bollieu Camiel was in de hoogste hemel !

Aan Jozef Defraeye een hartelijk proficiat.

TERUG IN ZIJN HAVEN

De N.801 die gedurende de oorlog als nieuw vaartuig van Fons Huysseunne Nieuwpoort als 't huishaven had, is na lange jaren varen in Oostende terug Nieuwpoort komen aandoen.

We wensen aan de reder, waarvoor Nieuwpoort ook zeker niet vreemd is, en aan de bemanning het beste. Moge het de N.801 nu beter gaan dan de laatste jaren.

LOOPBRUGGEN VOOR DE KUISBANKEN

Door de kontaktkommissie, en in samenwerking met het stadsbestuur, werd door de diensten van Bruggen en Wegen de vraag gericht om :

1. De grote kuisbank te voorzien van een loopbrug, dit van op de grote vierkante pikkel naar de wal.

2. De kleine bank aan de langebrug te voorzien van **twee** loopbrugjes, dit van de wal naar de derde en vijfde rechtstaande pijlers. De pijlers zullen tevens ook verlengd worden.

Dit zou tal van mizerie's uitschakelen. Uit bevoegde bron kunnen we vernemen dat de voorstellen in goede aarde gevallen zijn !

DEFEKT AAN MAZOUTPOMP

Terwijl de N.3 van Rathe en Durnez de visserij bedreef, begon de motor onregelmatig te draaien. Bij nazicht werd vastgesteld dat de koppeling van de mazoutpomp gebroken was. Tot driemaal toe werd op eigen krachten hersteld. Gekomen voor de wrakboei van Oost-duinkerke, viel de motor opnieuw stil. Hierop werd de hulp van de motorredeboot van Nieuwpoort ingeroepen. De opsleping verliep normaal en de haven van Nieuwpoort werd veilig bereikt.

— B.

DE VISSERIJ IN 1959 BIJ ONZE BUREN

De produktie van de Noorse zeevisserij is in 1959 1.381.663 ton geweest. Dat is 143.000 ton meer dan in 1958. De vermeerdering is vooral veroorzaakt door de betere uitkomsten van de haringvisserij. De opbrengst van deze visserij steeg van 607.587 tot 715.192 ton. De grootste toename ziet men bij de trawlharing. Haring en kabeljauw zorgden samen voor 70 % van de Noorse aanvoer.

Het grootste deel van de Noorse aanvoer, 632.411 ton of 45,7 %, wordt verwerkt tot meel en olie. Van de aanvoer van haring ging liefst 64,3 % naar de vismeelfabriek, 200.116 ton werden gedroogd en 193.532 ton gezouten. Slechts 158.188 ton, dat is 11,4 % van de totaalaanvoer, werd vers verkocht, 126.545 ton gevroren, 52.490 gekonserveerd. IJsland voerde in 1959 226.609 ton visprodukten uit. Hiervan waren 69.989 ton diepvriesvis. De grootste hoeveelheid ging naar Rusland (28.804 ton) en de Verenigde Staten (21.728 ton). Er werden 27.298 ton gezouten haring en 24.210 ton vismeel uitgevoerd. Ook van de gezouten haring ging het hoofddeel naar Rusland, Zweden importeerde de meeste vismeel. De uitvoer van onbewerkte gezouten vis bedroeg 16.485 ton, van geijsde vis 13.760 ton. Er werden 11.190 ton roodbaarsmeel uitgevoerd.

Frankrijk produceerde in 1959 575.000 ton, waarvan 397.200 ton verse vis en verder gezouten kabeljauw en schaal- en kreeftdieren. De invoer was 172.500 ton, de uitvoer 40.000 ton.

Voor Uw publiciteit :

HET VISSERIJBLAD

Het vraagstuk van de territoriale wateren

ZAL NOORWEGEN HAAR TERRITORIALE WATEREN OP 12 MIJL BRENGEN ?

Het is sedert verscheidene maanden dat de Noorse visserijkommissie, in samenwerking met het ministerie van Buitenlandse Zaken het probleem der limieten van hun visserij bestudeert. Dat voornoemde instanties evenwel niet gehaast zijn, blijkt uit de trage vooruitgang waarmede de onderhandelingen worden gevoerd. We menen hieruit te mogen besluiten dat de Noorse regering niets over het hoofd ziet en alle punten met de grootste omzichtigheid behandeld worden. Dat er echter vanuit zekere middens tegenkanting zal vertoond worden, laat zich ook niet raden.

Het syndikaat der Noorse reders heeft uitdrukkelijk verklaard tegen alle uitbreiding der territoriale wateren te zijn. Volgens hen heeft Noorwegen hierdoor niets te winnen en veel te verliezen. Niets te winnen, want de deskundigen beweren, en terecht trouwens, dat de toename van de vangsten slechts kan verwezenlijkt worden door een volledige wijziging der huidige visserijmethodes. Een overgang van een arbeidersstadium tot een meer industrieel karakter zou in de eerste plaats moeten bewerkstelligd worden. Daartegenover heeft de Noorse visserij veel te verliezen. Immers de Britse overheid zou niet nalaten vergeldingsmaatregelen te treffen tegenover de Noorse uitvoerders, want het is alom geweten dat de Britse markten een belangrijk afzetgebied zijn voor de Noorse vis. De deskundigen zijn eveneens overtuigd dat een uitbreiding van de Noorse visserijzone het voornaamste lokaal probleem, n.l. de regelmatige aanvoer van vis, bestemd voor diepvriesinstellingen, olie- en vismeelfabrieken niet zou oplossen.

Daarentegen zien de Noorse reders, die zich hier voor een weinig bemoedigende toestand geplaatst zien, enkel hun eigen belangen, dit ondanks de overtuigingskracht van hun raadgevers, die beweren, dat een uitbreiding enkel in hun belang kan uitkeren, want zo gaan zij verder, hierdoor verkrijgen zij het alleenrecht om te vissen in de visserijgronden die zich vóór hun kusten bevinden.

Het is dan ook tegen alle verwachtingen in dat dhr Halvard Lange, minister van Buitenlandse Zaken mededeling deed aan het Noorse parlement van het inzicht der regering om de territoriale wateren op 12 mijl te brengen. Een beslissing die waarlijk insloeg als een bom.

Welke zijn de oorrzaken van een dergelijke overhaaste beslissing ? Men veronderstelt dat het naderbijkomen der verkiezingen aan de basis liggen van een uitermate bruuske handelwijze. Deze stellingname werd natuurlijk vergezeld van een overvloed van voorzorgsmaatregelen en het is vanzelfsprekend dat de Noorse regering uiterst omzichtig is om met geen enkel gezaghebbende instantie in onmin te geraken.

Dhr Lange heeft verklaard dat in de grootste mate rekenig zal gehouden worden met de rechtmatige belangen der vreemde vissers en dat de onderhandelingen met de buitenlandse visserijmiddens zal blijven openstaan. In verband hiermede, heeft een verslaggever verklaard dat de Noorse overheid de beslissing pas getroffen heeft, nadat het akkoord van alle geinteresseerde mogendheden bekomen werd. Dit werd ten andere bevestigd door het feit, dat geen enkel dezer landen ook maar enig bezwaar heeft laten blijken.

Vanuit Oslo liet men echter weten, dat de beslissing tot uitbreiding van de visserijzone niet van vandaag op morgen zal geschieden. Integendeel! De Noorse overheid heeft overwogen dat het inderdaad onontbeerlijk is in de eerste plaats een bestendige patrouilleringsdinst op te richten, hetgeen tot op heden nog niet bestaat. Men is er zich echter nog niet van bewust welk type van boot met deze taak zal belast worden. Een plan voor de bouw van een hiervoor bestemde boot werd ontworpen, maar het parlement haastte zich dit plan te verwerpen. Het gold hier immers een tot op heden alom gekend type waaraan niet de minste perfektionnering was waar te nemen. Het gaat er hier in de eerste plaats om een volledig nieuw model te ontwerpen, in zulke mate zelfs dat men van een gekamoufleerd model gewag maakt, of tenminste vaartuigen met een zeker verrassingselement.

Men vraagt zich eveneens af of de nieuwe zone zich zal uitstrekken tot het Bereneiland en het Jan Mayen eiland. Het is weinig waarschijnlijk. Men gaat zelfs zo ver te beweren dat de nieuwe zone slechts van toepassing zou zijn over een bepaald gedeelte van de Noorse kust, inzonderheid tegenover de voornaamste banken. Voor de overige wateren zou de 4 mijl zone behouden blijven. Zodoende zou de te bewaken zone veel minder uitgestrekt zijn en zou effektiever toezicht kunnen gehouden worden, zonder dat buitensporige uitgaven voor de bouw van verscheidene speciaal uitgeruste boten zouden dienen gedaan te worden.

Ondertussen hebben de Britse en Noorse overheden reeds kontakt met elkaar genomen. Naar het schijnt zou in een kontrakt, afgesloten tussen beide mogendheden aangehaald zijn dat, moesten de Noorse territoriale wateren uitgebreid worden, de invoer van Noorse vis in belangrijke mate zou teruggebracht worden. Het schijnt dat Noorwegen hiermede een weinig gewrongen zit, althans zo laat het zich veronderstellen.

Dat de beslissing er echter nog niet spoedig zal doorkomen blijkt uit een verklaring die dhr Johan E. Hareide, president van de redersvereniging uit Aarlesund, aflegde tijdens een perskonferentie.

« De uitbreiding van de Noorse » visserijzone tot op 12 mijl zou » wel eens de ondergang van de » visserijvloot tot gevolg kunnen » hebben. Het is dan enkel de » regering die hiervoor aansprakelijk zou gesteld worden », aldus dhr Hareide. — B.

Zij hadden pech...

SCHADE AAN Z.764 DOOR Z.428

Terwijl de Z.428 van Van Fleteren H. aan het verhalen was, liep de ketting van het kadran af zodat deze klem raakte. Door de vaart welke het schip had en de sterke N.W. wind kwam het in aanvaring met de Z.764 die daar gemeerd lag. Hierdoor liep laatstgenoemd vaartuig schade op. — B.

SCHADE AAN JACHT « KAALINIKA » DOOR Z.514

Teneinde aan de vismijn te gaan meren, werd de Z.514 verhaald door de mazoutbak van de B.P. Op een gegeven ogenblik diende een weinig uitgeweken te worden voor een uit tegenovergestelde richting komend vaartuig. Gedreven door de wind kwam de Z.514 in aanraking met het zeilmotorjacht « Kallinika ». Hierdoor werd de reling van de achterspiegel van het jacht over een lengte van ongeveer één meter gespleten en gebroken. De Z.514 liep geen schade op. — B.

OPSLEPING N.27 DOOR N.721

Terwijl de N.27 op garnaal viste, begon de motor plots onregelmatig te draaien. Na onderzoek werd er vastgesteld dat er water in de karter stond. Via de radio werd de hulp van de N.721 ingeroepen die in de nabijheid viste en die aanvaardde de N.27 naar de haven van Nieuwpoort op te slepen. De sleep verliep verder zonder moeilijkheden. — B.

DEFEKT LUCHTKOMPRESSOR VAN O.284

Wegens het slechte weder was de O.284 van Ghys M. en P., Helgoland binnengelopen. Bij het aanvullen van de luchtflessen werd een klop in de luchtkompressor gehoord. Dadelijk werd de motor stilgelegd en een onderzoek ingesteld waaruit bleek dat een moer van een klep in de kompressor gevallen was. — B.

SCHADE AAN ACHTERSPIEGEL VAN O.743

Bij het manoeuvreren om het schip te laten zwaaien, kwam de achtersteven in aanraking met de dukdalf die aldaar in de haven van Oostende geplaatst staat. Hierdoor werden drie stutten en de achterspiegel van de O.743 van reder Daems Florent gebroken. — B

ZIJ HADDEN PECH...

Tijdens het jaarlijks toezicht van de O.289, van reder Christiaen werd vastgesteld dat de hak was losgekomen tot tegen de onderkant van de achtersteven en het roer hierdoor half los hing. Gedurende de laatste reis werd een weinig last ondervonden aan het roer wanneer over bakboord gedraaid werd.

Defekte mazoutpomp voor de O.265

Vissend kreeg de O.265 van reder Antierens J., af te rekenen met een defekt aan de mazoutpomp. Gezien op eigen krachten niet kon hersteld worden werd de O.109 opgeroepen die in de nabijheid lag. De O.109 van Decreton L., aanvaardde de O.265 op te slepen naar de haven van Milford, alwaar hersteld werd.

VERKEERDE PROPAGANDA VOOR VIS

Mijnheer de uitgever,

We lezen steeds met belangstelling de beschouwingen van de lesgeefster naar aanleiding van de propagandalessen door haar gegeven en we stellen vast, dat deze lessen heel zeker een nuttige invloed moeten hebben op het visverbruik.

Het komt ons na 25 jaren propaganda voor, dat gans deze propaganda op krukken loopt en dat er aan gans deze organisatie geweldig veel mank gaat.

Is het niet treurig te moeten vaststellen dat de lesgeefster zeer dikwijls over geen vis beschikt om haar lessen over visbereiding te geven ?

Is het niet treurig te moeten horen dat de vishandelaar de vis op verzoek van de propagandacommissie moet verzenden, vaak niet of te laat ingelicht wordt ?

Is het niet treurig te moeten vaststellen dat de 700.000 F waarover men beschikt meestal vergaat in drukwerkjes en het betalen van vergoedingen aan staatsbedienden die hun hoofdbezigheid hebben en zich dus moeilijk daarvoor kunnen inspannen.

Het is niet op die manier dat propaganda dient geleid en het zou beter zijn ze dan maar op te doeken in plaats van ze zo te laten voortgaan.

Waar blijft de rederscentrale om de handen uit de mouwen te steken ?

Waar blijven de visgroothandelaars van de kust om voor gezamenlijke inrichting met de reders, een ganse organisatie tot stand te brengen ?

Dat men een les neme aan de propaganda voor landbouwprodukten gedaan en dan zou de vispropaganda op veel betere wegen geleid kunnen worden in 't belang van de visserij zelf.

Een vishandelaar.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !

De conferentie van Londen

Bescherming van de zeevisserij

Een en dertig staten hebben de nieuwe konventie van Londen voor akkoord ondertekend. Deze konferentie werd opgericht met het doel meer bescherming aan de zeevarenden te verlenen. De overige zeventien staten hebben zich onthouden, maar het dient gezegd dat zij nog één maand bedenktijd hebben, zodat het aantal instemmende landen nog gevoelig kan toenemen.

Er waren dus in totaal 48 staten vertegenwoordigd en een vluchtige blik op de lijst, zowel van de ondertekenaars als van de stemonthouders, toont aan dat ook hier de politiek zijn woordje ingebracht heeft.

Volgende landen stemden in met de gedane voorstellen :

EUROPA : België, Finland Frankrijk, West-Duitsland, Griekenland, IJsland, Ierland, Nederland, Noorwegen, Portugal, Zweden, Zwitserland, Groot-Brittannië, Yougoslavië.

AFRIKA : Liberia en de Arabische Unie.

NOORD-AMERIKA : Canada, Panama en de Verenigde Staten van Amerika.

AZIE : China, Indië, Israël, Japan, Koweït, Pakistan en de Philipijnen.

ZUID-AMERIKA : Argentinië, Brazilië en Peru.

OCEANIE : Australië.

Dat maakt in totaal een en dertig staten. Volgende mogendheden onthielden zich maar kunnen nog bijtreden :

EUROPA : Bulgarije, Tchecoslovakije. Hongarije, Italië, Spanje, Polen en de Sovjet-Unie.

AMERIKA (Zuid en Midden) : Cuba, de Dominikaanse Republiek, Mexico, Venezuela.

AZIE: Iran, Korea en Turkije.

OCEANIE : Nieuw Zeeland

Een opvallend feit is dat omzeggens alle Europese kommunistische mogendheden dienen gezocht te worden onder de onthouders. Waar is de reden hiervoor te zoeken ? Heel eenvoudig.

In Londen heeft men bestudeerd welke de te nemen beveiligingsmaatregelen zijn die zich opdringen bij vaartuigen die door kernreaktie aangedreven worden, dit, zowel wat betreft de passagiers en de bemanningsleden, als de havens welke eventueel worden aangedaan. Dit volstond om het wantrouwen te wekken bij verschillende staten.

De in Londen aangenomen oplossing stipuleert dat elke reder, eigenaar van een door kernreaktie voortgestuwd vaartuig, die aanlegt in een vreemde haven, verplicht is, voorafgaandellijk aan de overheid van het bezochte land, een veiligheidsattest te richten, teneinde de regering toe te laten vaststellingen te doen van de eventuele gevaren die dit bezoek met zich kan brengen. Naar het schijnt heeft de Socjet-Unie in deze beschikking een middel gezien om de ontwikkeling van de voortstuwing door kernreaktie te belemmeren, en achtte zij het bijgevolg nuttig zich te onthouden.

Voor het overige vereist de nieuwe konventie nieuwigheden op gebied van reddingsmogelijkheden, zoals, de gedeeltelijke vervanging van reddingsboten door luchtvlotten, alsook de middelen die aangewend worden in geval van mistig weder dienen verbeterd.

Tenslotte melden wij nog dat geen wijziging aangebracht werd aan het minimum tonnage voor de vaartuigen, die verplicht zijn een radio-installatie aan boord te hebben.

Opdat de konventie van kracht zou zijn, diende zij goedgekeurd en ondertekend te worden door ten minste 15 mogendheden, waarvan minimum 7 onder hen individueel 1 miljoen bruto tonnage vertegenwoordigen. — B.

APOSTOLATUS MARIS

WISSELBOEKERIJ VOOR ZEELIEDEN

ST. Petrus en Paulusplein, 6, Oostende

NIEUWE AANWINSTEN VOOR VOLWASSENEN

Maclean, De laatste grens ; Van der Lugt, Het lied van de zee ; Jonckheere, Tierra Caliente ; Roelands, Alles komt terecht ; Abrahams, Mijn volk roept om vrijheid ; Broersen, De jonge Jan Bart ; Goudge, De rozemarijnboom ; Van Eemlandt, Dood in schemer ; Loring, Zijn grote liefde ; Groothedde, Licht zonder schaduw ; Warner, Een cowboy neemt wraak ; Smyth, Het bloedteken ; Bardwell, Beschuldigd van moord ; Winchester, Onzichtbare vijanden ; Bauving, De misdaad van Kapitein Fulman ; Field, Sterke vuisten ; Pee, Fantastische vertellingen ; Lannoy, Tussen elf en een ; Gogly, Peterburgse vertellingen ; Rossi, De wijde zee ; Wodehouse, Het blazoen van de Woesters ; Oppenheim, Rijk en geen geld ; Arnau, Pigskin maat 7 ; Zwager, Liefde en historie ; Winchester, Het laatste gevecht ; Kobbe, Koning der spelers ; Goodchild, Valse betekenis ; Bardwell, Prairiebrand ; Martin A., Bloed en tranen ; Greger, De brug ; Parth, Voorwaarts kameraden we moeten terug ; Ternwald, Roemloos einde Elbe 45 , Oder 45, Wiechsel 45 ; Anenymus, De laarzen dreunen weer ; Linares, Verenigd in het avontuur ; Stuart, Zuster Lyn ; Depauw, Wij artiesten ; Turnbull, De bisschopsmantel.

VORMENDE LEKTUUR TECHNIEK

X.Y.Z., The Meter ships ; X.Y.Z. Handleiding van de Bolnes dieselmotoren Type L ; Cazenier, Het wikkelen van elektrische machines ; Wertwijn, Praktische werktuigbouwkunde I en II ; De Rooy — elektrisch lassen ; Johnsen, Circuits de transmission pour communications téléphoniques ; Demoiseaux, Notions elémentaires de téléphone automatique ; Cheshelovsky, Etude sur le temps de fonctionnement et de relâchement des relais téléphoniques ; Schreiber, Le système téléphonique ; X.Y.Z., De sorteermachine Bell - La machine à trier Bell ; X.Y.Z., L'electronique appliquée à la téléphone automatique.

JEUGDLEKTUUR

Tibet, Het huis van de sterkste (Kid Ordinn) ; Pothast, Cerse het ezeltje, Cerse als geleide hond ; Luyts, Boontje in kabauterland, Boontje bij de neger, Boontje verlaat de rosse baarden ; Capel, De meisjes Blankwaard ; Luytens, Boudewijn met de ijzeren arm ; Boude, Daljung ; De Valk, Het geheim van de heidekuil ; Baumann, Zwaluwmeisje ; VanWyckmade, Wipneus, Pim en het plaagmannetje ; Beke, Pim Pandoer vangt een grijze kat ; Sleen, Het wonderwolkje (Nero).

Deze boeken zijn ook te vinden in de koffers die ter beschikking staan van alle vissers en zeelieden, in het Zeemanshuis, café « 't Zal Wel gaan », St Petrus en Paulusplein 6.

NOG DE UITBREIDING VAN DE DUITSE VISSERIJVLOOT

28 NIEUWE EENHEDEN IN AANBOUW

Waar alle werven in Nederland geweldig bouwen voor de visserij, is zulks in Duitsland ook het geval en zien we ze in België ledig staan.

Het geeft zo de indruk dat de Duitsers het menens zijn als het er op aan komt hun reeds zo sterke vissesvloot nog te vergroten. Dat ze er geen gras laten overgroeien bewijst het feit dat men thans druk in de weer is met de aanbouw van zo maar eventjes 27 nieuwe eenheden. Onder deze nieuwe vaartuigen zijn er 19 van de modernste hektrawlers. Deze zijn uitgerust met de allerlaatste technische snufjes en het valt niet te betwijfelen dat ze spoedig hun bestaansrecht zullen veroverd hebben. De 8 andere vaartuigen vissen nog over de zijkant.

De grootte van deze nieuwe eenheden zal voor een deel meer dan 1.000 bruto-ton bereiken. Hiermede komt men tot een individuele bruto-tonnage waaraan men tot vóór kort nog niet durfde denken. Met een bruto-tonnage van 600 per vaartuig dacht men op ekonomisch gebied het uiterste bereikt te hebben. Dat door de bouw van deze nieuwe eenheden de stoutste verwachtingen overtroffen werden dient niet gezegd.

Als neusje van de zalm komt daarbij nog een verwezenlijking die waarlijk enig is, en wijst op de grote vooruitstrevendheid die de Duitse visserijmiddens aan de dag leggen. Niet minder dan 20 van de 28 nieuwe schepen zijn uitgerust met installaties die de diepvries in zee mogelijk maken, wat slechts ten goede kan komen aan de kwaliteit van de vangsten. Gevoegd bij de acht bestaande « drijvende visfabrieken » komt men tot een totaal van 28 fabriekschepen.

In juni 1960 telde de Duitse visserijvloot 207 eenheden, die een totale bruto-tonnage van 117.841 vertegenwoordigen met een totale vangkapaciteit van 100.000 ton. Bij de aanvang van 1959 telde de Duitse vloot 209 schepen, 115.000 bruto-tonnage met een kapaciteit van 101.000 ton. Als men even de vergelijking wil maken zal men rap kunnen vaststellen in welke mate de individuele eenheid werd opgevoerd.

Het is pas wanneer de nieuwe eenheden hun standing zullen veroverd hebben en hun rentabiliteit zullen bewezen hebben, dat de grote vlucht er zal inkomen.

Alles laat evenwel een sukses op de gehele lijn voorzien, zodat we ons binnen afzienbare tijd aan een nog grotere toename van de Duitse vloot mogen verwachten.

Waar is ons arm Blegië ? En welke middelen worden ons ter hand gesteld ?

Het solidariteitsfonds der garnaalvissers te Zeebrugge

Vroeger hebben wij er reeds op gewezen dat de verstandhouding en samenwerking onder de reders van garnaalvissersvaartuigen te Zeebrugge als een voorbeeld kan gelden voor gans onze visserij.

De medewerking van Hand in Hand heeft dit initiatief vooruitgeholpen om de wrakken in het door deze vaartuigen bezocht visgebied met goed resultaat te kunnen laten afbakenen.

Naar aanleiding van ons vorig artikel vernemen we thans dat de N.V. Matinauto, officieel verdeler van Mercedez-Benz motoren, duizend frank heeft gestort in dat solidariteitsfonds. Wat nogmaals mag bewijzen dat algemene samenwerking niet aleen machtig maakt maar zelfs vele onverwachte mogelijkheden biedt.

Twee Britse trawlers door Deens korvet opgebracht

Het Deens korvet «Bellona» heeft vorige week dinsdagavond twee Britse trawlers opgebracht die aan het vissen waren binnen de onlangs vastgestelde zesmijlszone ter hoogte van de Faroer-eilanden.

De beide Britse vaarttuigen, de «Summerlee» uit Leith en de «Belnagask» uit Aberdeen, zijn in Thorhaven aan de ketting gelegd. De kapiteins en eigenaars zullen worden vervolgd. De kapiteins verklaarden niet te hebben geweten zich binnen de zesmijlszone te hebben bevonden. Zij zullen vrijdag voorkomen.

oostendse markt en vismijnecho's

Van de Noordzee was de aanvoer deze week bijzonder schaars evenals van het Kanaal en van de Witte Bank. Daarentegen werd meer vis binnengebracht van de Oost en van de Kreeftenput.

Een gevolg van de schaarse aanvoer was, dat de prijzen voor alle vissoorten op een renderend peil stonden. Alleen sommige soorten van IJsland werden goedkoper verkocht. Toch kon ook hier niet van lage prijzen sprake zijn. Het is ongetwijfeld zeker dat de prijzen ook in het buitenland op een hoog peil liggen en dat ook daar de aanvoer veel kleiner is dan gewoonlijk, anders zou de invoer wel zorgen dat ook hier lagere noteringen op het bord komen. Waaruit we eens te meer kunnen besluiten dat vooral de vis de invoer geen prijsregelende rol speelt, want wanneer het hier duur is, is het ook in het buitenland duur. Alles bijeen werden tenslotte toch, en ondanks de hoge prijzen, geen mooie opbrengsten gelukt, met uitzondering misschien voor een paar IJslanders.

tengevolge van de meestal harde

Voor de kustvisserij was het wind weinig bijzonders. Van uitvaren kwam op verschillende dagen niet veel in huis en slechts een klein gedeelte van de vloot durfde het ongure weer trotseren. Vanzelfsprekend werden ook voor deze zeer verse visjes hoge prijzen betaald, zodat de enkele schepen die uitvoeren toch nog een renderende visserij kenden. Minder goed was het ook deze week weer voor de garnaalvissers. De vangsten bleven zeer gering en het aantal uitvaarten eveneens. Deze die uitvoeren, konden weinig vissen zodat de hoeveelheden minuscuul waren. Hierdoor bleven ook nog deze week de prijzen zeer hoog en voortdurend rond de 80 F per kg.

De totale aanvoer werd in de voorbije week door 41 vaartuigen aangebracht. Ze bestond uit 7.710 bennen vis, 16.000 kg tong en 21.550 kg kreeftjes. Door de IJslanders werd hiervan het leeuwenaandeel binnengebracht. De voornaamste soorten door deze schepen gelost, waren kabeljauw, schelvis en totten, rode zeebaars en koolvis. In mindere mate werden wijting, schotse schol, leng en hondstong in de markt gebracht. De prijzen voor de verschillende vissoorten waren renderend zodat met eerder beperkte vangsten soms nog bevredigende cijfers werden bereikt. In totaal losten zes schepen 5 065 bennen vis en 12.200 kg kreeftjes. Noordzeevis werd alleen woensdag op de markt gebracht. De prijzen voor wulle kabeljauw bleven dan ook hoog alhoewel toch lager dan verleden week. Hier was de IJslandse kabeljauw oorzaak van. Van deze soort werd verleden week immers minder aangevoerd. Totten van de Noordzee waren eerder goedkoop. De opbrengsten waren echter wel bevredigend voor de beide schepen die redelijk korte reizen maakten. In totaal 500 bennen vis en 1.500 kg makreel van deze visgrond. Kanaalvis werd meest aangevoerd op de laatste verkoopdag. De prijzen voor deze soorten waren de ganse week hoog en de vangsten gaven dan ook bevredigende uitslagen uitgenomen op de zaterdagmarkt toen de vangst al te klein was. Tarbot was bijzonder duur evenals schotse schol, staartvis en kreeftjes. In totaal 385 bennen vis, 7.700 kg tong en 300 kreeftjes.

Alhoewel er meer schepen waren van de Witte Bank was de tongenaanvoer deze week opnieuw kleiner. De tongenvangsten waren inderdaad zeer klein dit gedeeltelijk door de ongunstige weersomstandigheden. De prijs voor tongen was zeer hoog hetgeen niet belette dat de opbrengsten van al deze schepen te laag uitvielen. Er was alleen dat verschil dat voor de ene het verlies kleiner was dan voor de andere. In totaal 115 bennen vis en 11.000 kg tong. Van de Oost werden vijf vangsten aangevoerd die samen 370 bennen vis en 2.000 kg tong bevatten. Somige schepen konden mooie partijen platvis lossen waardoor nog redelijke opbrengsten bereikt werden, te meer dat de reizen hier korter waren. Platvis was de ganse week duur met echter dalende tendens op de sluitingsmarkt.

Meer vis van de Kreeftenput aangezien zeven schepen van deze visgrond kwamen verkopen met 695 bennen vis en 1.650 kg kreeft en 1 500 kg tong. Hier waren de vangsten omvangrijk en de opbrensten doorgaans bevredigend. Voor de Westschepen was het een redelijk goede week, in die zin dat voor roggen hoge prijzen betaald werden en dat ook de andere varianten flinke noteringen boekten. Spijts eerder kleine vangsten konden toch nog redelijke cijfers geboekt worden. In totaal 7 vangsten met 580 bennen vis en 1.100 kg tongsortering.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	9-7-1960	11-7-1960	12-7-1960	13-7-1960		
Tongen, grote — Sole, grosse	50,50-61,50	56,—71,20	52,—65,60	52,—68,—	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	55,—60,—	55,40-61,—	58,40-66,—	68,—72,40	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	55,40-60,—	53,20-60,—	60,60-67,60	67,80-72,30	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	49,—50,40	45,60-52,—	53,—59,20	54,—61,40	.....	.....
Kleine — Petite	37,20-42,20	38,40-42,—	40,20-45,20	37,40-42,—	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	55,—	.....	59,50-62,20	47,60-58,50	.....	.....
Middel — Moyenne	44,—45,—	41,—57,—	45,—51,60	37,80-44,50	.....	.....
Kleine — Petite	30,—	.....	21,—38,—	31,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	15,—16,40	12,50-14,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	16,—	.....	12,40-17,60	10,—14,20	.....	.....
Kleine iek — Petite	15,—	15,—	15,—18,—	11,60-13,40	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	10,—	.....	11,40-15,—	10,—13,—	.....	.....
Platjes — Toute petite	5,40	11,80	4,— 6,20	4,— 6,—	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	22,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	11,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	3,40- 5,60	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	18,—21,—	.....	.....	24,—29,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	15,—18,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	9,—	.....	.....
Rog — Raie	11,—	9,—15,80	7,50-17,—	8,60-20,—	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	8,50	3,70- 5,40	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	14,—17,—	18,—	19,40-23,—	14,—23,40	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	4,—13,—	7,40-12,—	3,60-17,80	3,—12,60	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	25,—31,—	31,—34,50	35,50	28,—48,—	.....	.....
Wijting — Merlan	.....	7,80- 8,20	4,20-11,20	3,— 5,60	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	13,50	15,—21,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,60-12,—	6,50- 9,—	10,20	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	8,40- 9,—	8,— 9,—	9,10-10,—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	8,80- 9,—	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	10,20	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	18,—22,—	21,—21,50	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	16,—39,—	.....	16,—39,—	21,—46,—	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	17,—24,—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	7,20	.....	8,—11,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	10,20	.....	5,60- 7,60	.....	.....
Schartong — Cardine	18,—21,—	.....	.....	17,20-20,—	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	10,—	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	3,60	3,80	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	50,—	49,—52,30	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	6,— 7,90	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	14,40-14,50	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	4,60	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	29,20	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE OOSTENDE

ZATERDAG 9 JULI

IJSLAND

			Kreeften	
Z.212	14	150	5000	213.700

KANAAL

			Kreeften	
O.287	7	10	1500	57.280
O.235	12	40	3000	98.705

WITTE BANK

			Tongen	
O.244	12	10	1100	49.840
O.283	12	10	1800	85.750
O.166	10	10	1200	55.560
O.153	11	10	1600	74.760
Z.511	14	10	1000	47.520

KREEFTENPUT

Redelijk grote aanvoer die evenwel aan goede prijzen wordt afgezet. Natuurlijk is de vis goedkoper dan verleden week. Goede vooruitzichten voor toekomende week wat betreft de tongenprijs. Deze soort is zeer schaars. De meeste opbrengsten zijn te laag.

MAANDAG 11 JULI

WITTE BANK

			Tongen	
O.170	14	15	1200	64.949
O.115	12	10	1500	79.870

KANAAL

			Kreeften	
Z.222	9	30	900	44.480

WEST

			Tongen	
N.722	8	80	200	62.980
O.349	6	80	——	41.410

DINSDAG 12 JULI

			Kreeften	
O.298	21	1750	——	755.020
O.92	19	775	600	381.530
O.231	17	240	3600	238.330

KREEFTENPUT

		Kreeften		
Z.274	9	70	300	62.220
O.312	10	150	300	105.070
Z.321	10	100	350	74.350
OOST				
		Tongen		
Z.510	10	60	500	63.410
Z.199	9	90	300	72.820
Z.468	10	70	700	74.530
WITTE BANK				
O.220	13	10	800	45.800
WEST				
O.152	9	60	300	42.420
N.715	10	100	200	63.380
O.185	10	80	200	57.820
N.819	7	80	——	47.370

GOED BEVOORRADE ZATERDAGMARKT

Was er verleden week niet te veel vis op de zaterdagmarkt (180 B) ,deze week was er alleszins genoeg. De Z.212 verkocht vandaag inderdaad zijn vangst in plaats van dit maandag te doen zoals b. v. de Z.459. Voor deze vangst werd overigens wel een goede prijs betaald hetgeen niet gebruikelijk is op een zaterdagmarkt. De kreeftjes van dit schip kregen eveneens een nog renderende prijs, zodat dit vaartuig tenslotte wel een bevredigende opbrengst wist te bereiken met 213.000 F. Kabeljauw werd verkocht aan prijzen gaande van 540 naar 620 F, een prijs die vaak in de voornaamste verkoopdag niet wordt betaald in deze periode van het jaar. Ook klipvis, zeewolf en koolvis kregen een bevredigende prijs. Voor koolvis zal dit toekomende week wel iets minder zijn gezien een paar grotere vangsten te verwachten zijn.

WITTE BANKERS MET ERG KLEINE VANGSTEN

De tongenvangsten van de witte bank zijn merkelijk kleiner dan verleden week. Verschillende schepen kunnen amper de 1.000 kilo bereiken, terwijl ook de vangsten vis zeer miniem blijven. Niettegenstaande de prijzen goed bleven, konden de meeste opbrengsten niet bevredigen aangezien deze begrepen waren tussen 47.520 F voor de Z.511 en 85.750 voor de O.283. De hoogste prijs voor tong was vandaag toch nog even boven de 60 F, terwijl voor tarbot tot 55 F per kg werd betaald. De totale aanvoer van deze visgrond was vandaag 50 bennen vis en 6.800 kg tong, uit vijf vangsten.

KANAALVANGSTEN EVENEENS KLEIN

Het grootste gedeelte van de kanaalvangsten bestond uit kreeftjes, zonder dat daarom van grote vangsten kreeft kan gesproken worden. Voor de verschillende vissoorten werden goede prijzen betaald met vooral kabeljauw, staart schartong en heek aan de dure kant. Kreeftjes kregen wel een bevredigende prijs die toch weer niet zo bijzonder was. Van hoge cijfers was dan ook hier geen sprake, alhoewel de hoogste uitslag voor de middenslagschepen toch van deze twee kwam en wel van de O.235 die 98.705 F besomde. Daarentegen kon de O.287 slechts 57.280 F besommen. De reis was ook merkelijk korter.

ZEER SCHRAAL VOOR KREEFTENPUTTERS

De O.127 was vandaag het enige schip dat van deze visgrond enige vis aanvoerde. De vangst was niet bijzonder groot en bevatte daarenboven zeer weinig kreefjes. Van voordien kon dan ook al voorspeld worden, dat het hier niet veel bijzonders zou worden met de opbrengst. Nochtans kon de vangst platvis voordelig verkocht worden en wel aan prijzen gaande van 500 naar 800 F per ben. De uiteindelijke opbrengst echter beliep slechts 55.000 F, dit na een reis van 13 dagen.

Alles bijeen dus een dag waarop wel goede prijzen werden betaald maar waar de vangsten te klein waren om tot renderende opbrengsten te kunnen komen.

DE KUSTVISSERS WEER IN EEN GOEDE DAG

Vandaag ook weer tal van kustvaartuigen die in plaats van op garnaal op vis gingen vissen. De resultaten waren ook vandaag weer lonend en liepen tot meer dan 6.000 F op. Ook al is het in twee dagen, dan nog is dit zeker lonend en alleszins stukken beter dan wat door de garnaalvissers weer maar kan bereikt worden. De vangsten van deze kustvissers zijn trouwens tamelijk groot en profiteerden van de hoge prijzen die voor alle vis werd betaald. Zodat tenslotte het spreekwoord werd bewaarheid dat het nooit zo slecht is dat het voor niemand kan deugen.

MAANDAG MINDER DAN ZATERDAG

Dit alleszins wat de aanvoer betreft, want waar zaterdag negen schepen hun vangst verkochten, waren het er op de openingsmakt van deze week, slechts vijf. Aangezien er geen IJslanders en geen Noordzeeschepen bij waren, beliep de totale aanvoer amper 300 bennen vis, tong en kreeft. De enkele vangsten die werden aangevoerd waren bovendien ook nog erg klein, zodat ook van renderende opbrengsten geen sprake kon zijn, evenmin trouwens als zaterdag. Deze kleine vangsten vinden ongetwijfeld hun oorzaak in het feit, dat op de verschillende visgronden de weersomstandigheden weinig voordelig waren om een regelmatige visserij toe te laten. De beste verrichtingen of de minst slechte, werden tenslotte nog geboekt door de kleinste schepen die met hun ongeveer 100 bennen vis van de west kwamen. Voor de witte bankers (2) en voor het vaartuig dat van het kanaal kwam verkopen, was het minder dan niets.

TWEE REDELIJKE WESTVANGSTEN

De reizen waren hier niet zolang dan deze van de andere schepen, zodat het wel van bevredigende uitslagen mag gewaagd worden. Deze uitslagen varieerden immers van 41.410 F voor de O.349 naar 62.980 F voor de N.722. Het spreekt vanzelf dat de verschillende vissoorten aan renderende prijzen verkocht werden, waarbij bijzonder rog, keilrog, wijting en zeehond duur was. Waar deze schepen weinig of geen tong aanvoerden, konden de bekomen opbrengsten wel als goed aanzien worden.

ZEER KLEINE TONGENVANGSTEN

Beide witte bankers die vandaag aan de afslag waren, moesten enkele dagen in vreemde havens binnenlopen wegens slecht weer zodat van een regelmatige reis niets kon in huis komen. Ook van een regelmatige vangst kon bijgevolg geen spraak zijn wat dan weer voor gevolg had dat ook de opbrengsten onder het renderend peil bleven. De verschillende tongsorteringen werden nochtans goed verkocht, met de kleinste soorten de goedkoopste. Dit keer waren het de grootste soorten die de beste prijzen kregen. Tarbot was zoals andere vis eveneens erg schaars en kreeg dan ook zeer goede prijzen. De uitslagen waren tenslotte toch onbevredigend en schommelden van 64.949 F naar 79.870 F, dit voor de O.170 en de O.115.

Eveneens zeer slecht was het voor de Z.222, schip dat in het kanaal het geluk ging beproeven en er evenmin vond. De vangst van dit schip was zoals alle andere zeer klein en kon dan ook niet bevredigen. Een besomming van slechts 44.480 F is inderdaad veel te weinig voor zulk een schip, ook al het was maar een reis van 9 dagen.

GROTERE AANVOER OP DE TWEEDE VERKOOPDAG

Door het feit dat drie IJslanders hun vangst verkochten, en ook van de oost en de kreeftenput meer vis werd aangevoerd, kon er toch van een redelijke aanvoer gesproken worden. Vanzelfsprekend waren de IJslandse soorten het meest voorhanden hetgeen niet belette, dat deze soorten aan renderende prijzen verkocht werden. Ook de andere vis kreeg evenals de voorgaande dag een hoge prijs, zodat voor de meestal kleine vangsten nog soms aardige cijfers werden bereikt. Toch waren de beste resultaten deze van de grootste schepen, terwijl vooral de witte banker het met zeer magere resultaten moest stellen.

GOEDE PRIJZEN VOOR IJSLANDSE VISSOORTEN

Drie schepen waarvan de O.298 de grootste vangst aanvoerde en dan ook veruit de hoogste opbrengst boekte. Voor een vangst van ongeveer 1.750 bennen werd een opbrengst bereikt van 755.020 F hetgeen neerkomt op een gemiddelde prijs van 430 F per ben. Voor deze tijd van het jaar, is dat een prijs, die als bevrediged mag beschouwd worden. De duurste soorten waren grote schelvis, kabeljauw, bonen en blauwe leng. De beide andere opbrengsten die bereikt werden door de O.92 en de O.231 waren respektievelijk 381.530 F en 238.330 F.

GROTERE VANGSTEN VAN DE KREEFTENPUT

In vergelijking met wat gister van deze visgrond werd aangevoerd waren de vangsten vandaag dinsdag omvangrijker. Vooral de vangst van de O.312 was redelijk groot en bevatte een mooie partij platvis en wijing. Platvis werd aan renderende prijzen verkocht, prijzen die schommelden van 620 naar 900 F per ben. Voor wijting werd tot even boven de 500 F per ben betaald. Kreeftjes kregen zoal dezelfde prijzen als maandag, zodat tenslotte opbrengsten geboekt werden die varieerden van 62.220 F naar 105.070 F dit voor de O.274 en de O.312.

Een drietal oostvangsten brachten redelijke goede resultaten op, vooral dat de vangsten niet zeer omvangrijk waren. Gullen, platvis, wijting en tongen werden ook hier aan bevredigende prijzen verkocht, waardoor uitslagen werden bereikt die schomelden van 63.410 F voor de Z.510 naar 74.530 F voor de Z.468.

WESTVIS BLEEF OOK DINSDAG DUUR

De aanvoer van deze soorten was op de tweede verkoopdag iets groter dan op de maandagmarkt. Rog kreeg verder goede prijzen alhoewel ze wel aan iets lagere noteringen verkocht werden. Toch kregen de grotere roggen nog 700 F per ben terwijl keilrog, schaars als steeds, nog tot 1.100 F bekwam. Zeehond en haaien waren steeds bijzonder duur terwijl ook tarbot en rode knorhaan aan topprijzen verkocht werden. Voor deze schepen werden opbrengsten geboekt die varieerden van 42.420 F voor de O.152 naar 63.380 F voor de N. 715.

ZEER SCHRAAL VOOR DE WITTE BANK

De aanvoer van deze visgrond was vandaag, nog geringer dan ze maandag was. Er kwam inderdaad maar één vaartuig verkopen, vaartuig dat wel een erg kleine vangst loste en dan ook veel te weinig besomde om er wat van mee te dragen. De vangst tong bevatte amper 1.000 kilo en de bijvangst was even klein als we de laatste tijd gewoon zijn. Voor de O.220 werd dan ook slechts een opbrengst geboekt van 45.800 F. Tongen kregen prijzen die begrepen waren tussen 40 en 67 F, dus nog iets duurder dan maandag.

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

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
1-7	10	304	28.086	86,—	99,—	...-...
2-7	22	618	55.757	84,—	95,—	...-...
4-7	20	518	35.094	64,—	72,—	...-...
5-7	18	318	20.905	60,—	69,—	...-...
VISAANVOER TE OOSTENDE						
9-7	9	33.400	738.115			
11-7	5	14.550	293.689			
12-7	14	192.400	2.084.070			
13-7	13	184.000	1.841.760			
Tot.	41	424.350	4.957.634			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
7-7	2	1.776	29.328			
11-7	13	19.837	308.052			
13-7	5	10.408	123.752			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
8-7	13	207	18.184	82,—	95,—	87,84
9-7	8	147	12.614	83,—	90,—	85,80
11-7	9	200	13.581	61,—	74,—	67,95
12-7	5	122	7.564	59,—	65,—	62,—
13-7	11	176	12.619	66,—	76,—	71,69

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Vrijdag 8 juli				
Z.485	1	——	——	7.500
Z.60	1	——	——	8.120
Z.52	1	——	——	9.770
Z.47	1	——	——	9.720
Z.501	1	——	——	8.510
Z.764	1	——	——	11.910
Z.465	1	——	——	4.470
Z.436	1	——	——	4.770
Z.63	1	——	——	4.250
Z.611	1	——	——	4.170
Z.478	1	——	——	3.440
Z.506	1	——	——	4.350
Z.524	1	——	——	4.250
Z.809	1	——	——	3.860
Z.436	1	——	——	3.070
Z.524	1	——	——	4.610
Z.52	1	——	——	2.100
Z.63	1	——	——	2.720
Z.478	1	——	——	4.140
Z.465	1	——	——	2.860
Z.485	1	——	——	6.230
Z.60	1	——	——	8.490
Z.611	1	——	——	2.430
Z.47	1	——	——	2.510
Z.501	1	——	——	9.670
Zaterdag 9 juli				
Z.463	14	800	20	42.640
Z.53	10	100	3	4.830
Z.785	2	400	15	15.060
Z.541	2	250	6	14.700
Z.447	2	400	10	13.090
Z.725	1	100	5	6.910
Z.506	1	100	5	3.930
Maandag 11 juli				
Z.491	6	200	10	27.780
Z.439	1	50	5	6.400
Z.518	2	50	7	10.480
Z.186	1	50	5	8.010
Z.479	1	50	4	5.780
Z.428	7	200	30	43.550
Z.467	2	50	5	8.290
Z.447	1	50	5	3.740
Z.764	1	100	8	18.440
Z.480	2	100	8	11.090
Z.270	2	100	8	8.840
Z.477	3	200	10	20.020
Z.555	1	100	10	13.330
Z.733	7	300	50	47.160
Z.409	7	300	50	45.110
Z.538	2	150	6	23.640
Z.499	2	100	7	18.550
Z.408	6	300	60	45.030
Z.561	6	250	25	30.530
Z.22	2	50	10	7.710
Z.525	2	50	8	5.070
Z.520	2	50	7	6.350
Z.417	8	400	65	55.370
Dinsdag 12 juli				
Z.30	4	500	30	36.620
Z.515	3	600	20	27.780
Z.550	2	500	12	32.350
Z.476	8	400	25	32.710
Z.504	5	300	100	65.140
Z.458	9	200	80	73.070
Z.473	9	600	65	77.170
Z.453	8	300	35	38.540
Z.432	3	100	30	52.130
Z.548	3	100	20	28.870
Z.60	1	50	2	3.460
Z.485	1	50	1	1.280
Z.63	1	50	1	1.520
Z.524	1	50	2	2.600
Z.512	1	50	5	4.910
Z.24	3	100	30	21.940
Z.478	1	50	1	1.410
Z.52	1	——	——	6.080
Z.447	1	——	——	4.020
Z.524	1	——	——	3.230
Z.22	1	——	——	2.540
Z.725	1	——	——	1.720
Z.764	1	——	——	8.90
Z.478	1	——	——	1.060
Z.436	1	——	——	4.930
Z.264	1	——	——	4.890
Z.817	1	——	——	5.490
Z.450	1	——	——	3.170
Z.485	1	——	——	2.410
Z.502	1	——	——	3.520
Z.365	1	——	——	3.910
Z.809	1	——	——	4.060
Woensdag 13 juli				
Z.233	1	50	8	6.180
Z.583	11	60	70	61.870
Z.430	4	100	20	21.830
Z.560	4	100	15	20.010
Z.407	9	500	50	62.310
Z.523	9	350	60	48.580
Z.470	9	200	60	59.010
Z.526	9	400	70	69.190
Z.406	2	250	10	15.390
Z.603	9	500	50	53.930
Z.495	9	50	80	54.430
Z.500	1	150	4	7.370
Z.460	6	600	15	36.860
Z.449	7	200	60	56.530
Z.545	8	200	90	69.180
Z.553	4	400	15	25.080
Z.466	4	50	10	9.840
Z.240	4	500	20	23.640
Z.549	2	150	6	6.660
Z.512	1	100	3	5.690
Z.454	3	500	15	32.940
Z.445	1	——	——	6.100
Z.448	1	——	——	1.330

WOENSDAGMARKT

WOENSDAG 13 JULI

		Kreeften		
O.239	18	300	3000	204.430
O.80	19	1700	——	616.845
KANAAL				
		Kreeften		
O.69	13	180	300	111.210
Z.543	14	125	2000	144.590
		Tongen		
		300		
KREEFTENPUT				
		Tongen		
Z.412	10	50	800	84.990
Z.421	14	160	100	77.880
Z.435	7	85	500	76.210
OOST				
Z.530	10	70	300	50.560
Z.528	12	80	200	67.000
WITTE BANK				
Z.546	11	30	800	66.900
NOORDZEE				
O.329	11	300	——	136.365
		Makreel		
O.278	12	200	1500	122.430
WEST				
		Tongen		
Z.400	10	100	200	82.350
Z.501	1	——	——	1.740
Z.450	1	——	——	4.720
Z.485	1	——	——	3.230
Z.622	1	——	——	3.530
Z.53	1	——	——	2.370
Z.336	1	——	——	2.790
Z.465	1	——	——	2.370
Z.63	1	——	——	3.320
Z.478	1	——	——	3.440
Z.725	1	——	——	2.050
Z.817	1	——	——	3.610
Z.524	1	——	——	2.610
Z.764	1	——	——	7.510
Z.555	1	——	——	5.890
Z.809	1	——	——	3.180
Z.60	1	——	——	3.640
Donderdag 14 juli				
Z.47	1	300	10	12.520
Z.257	5	——	25	18.740
Z.447	1	100	5	3.950
Z.520	1	50	5	4.880
Z.477	1	200	8	17.510
Z.538	1	200	8	11.870

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

GENT

VAN 1 TOT 8 JULI 1960 PER Kg.

Tongeren, 3/4 in kg. 90-85 F en v/ kleine 78 F ; Tarbot, grote 80-100 F en kleine 48 F ; Grote iek 20-30 F ; Schelvis, kleine 28 F ; Rog, 40-50 F. Vlerken 48-60 F ; Kabeljauw 31-40-70 F ; Hozemandhamme 48 F ; Wijting 16-24 F ; Makreel 20 F ; Rode knorhaan 28 F ; Zeebaars repen, 36-52 F ; Haringshaai gepeld, 40 F ; Verse garnalen, 80-100 F.

BRUSSEL

VAN 1 TOT 8 JULI 1960 PER Kg.

Tongen, 3/4 in kg. 90-100 F en v/ kleine 80 F. Tongen, kleine 75 F ; Tarbot, grote, 110 F, midd. 86 F en kleine 52 F ; Griet, kleine 52 ; Grote iek, 35-40 ; Iek derde slag, 28 F ; Schelvis, midd. 60 F ; Rog, vlerken 65-75 F ; Kabeljauw, 55-80 F ; Gullen repen, 55-60 F ; Hozemondhamme 50-60 F ; Wijting 24-28 F ; Arend (Pieterman) 50 F ; Makreel 24-28 F. Rode knorhaan 38 F ; Zeebaars, repen, 50-65 F ; Haringshaai 50-65 F ; Heilbot 95 F ; Verse garnalen 90-120 F.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Zaterdag 9 juli

Middelmatige schelvis 11,80; kleine schelvis 8,20; kabeljauw 10,80-12,50; gullen 8,40-9,40; wijting 6,80; schaat 8-16; zeebaars 10,40-11,20; leng 7,80-8,60; schartong 7,20; heilbot 30-47; koolvis 7,20; hondstong 7,20; zeewolf 13-13,40 F.

Dinsdag 12 juli

Grote schelvis 17-25,80; middelmatige schelvis 5,60-17,60; kleine schelvis 4,80-8,80; kabeljauw 8,80-17,80; gullen 4-9.80; wijting 5,40-7,20; schaat 19-20; zeebaars 4-10,40; leng 5,80-14; schartong 6-10,60; heilbot 26-46,50; koolvis 5,40-8,80; hondstong 4-10; zeewolf 7-13,20; platen 10-19,20.

Woensdag 13 juli

Groot schelvis 11-22,60; middelmatige schelvis 5,80-10,40 ; kleine schelvis 5,40-7,20; kabeljauw 12-17,40; gullen 4-7,40; wijting 4-6,60; schaat 21-21,50; zeebaars 4-9; leng 4,20-12,50; schartong 5-8; heilbot 21,80-53,50; koolvis 4,80-7,60; hondstong 4-9; zeewolf 4-5,60; platen 18,80 F.

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT ZEEBRUGGE

	7-7	11-7	13-7			
Grote tong — Grosse sole	56-58	54-61	54-63	.....	.....	.....
Bloktong — Sole moyenne	65	64	64	.....	.....	.....
Fruittong — Sole 3/4	66-67	68-70	68	.....	.....	.....
Schone kleine tong — Petite sole	64-65	57	60	.....	.....	.....
Kleine tong — Toute petite sole	45	46-39	46-49	.....	.....	.....
Grote tarbot — Turbot gros	...-...	58	52	.....	.....	.....
Middelm. tarbot — Turbot moyen	46	54	50	.....	.....	.....
Varia — Divers	34	35	30	.....	.....	.....
Griet — Barbue	30	30	38	.....	.....	.....
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	...-...	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	12	16	16	.....	.....	.....
Middelm. pladijs — Plie moyenne	15	18	18-20	.....	.....	.....
Kleine pladijs — Petite plie	8	7-10	9-10	.....	.....	.....
Deelvis — Portion	...-...	12	...-...	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	...-...	...-...	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	20	25-12	20-10	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	...-...	21	...-...	.....	.....	.....
Rog — Raie	12	16	14	.....	.....	.....
Tilten	11	11	13	.....	.....	.....
Scherpstaarten	10	10	10	.....	.....	.....
Halve man	...-...	...-...	...-...	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7	11	12	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	5	5	5-6	.....	.....	.....
Bot — Flet	...-...	2	...-...	.....	.....	.....
Schar — Limande	12-9	12-9	13-9	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	...-...	6	9	.....	.....	.....
Zeehond — Chien de mer	...-...	7-8	8	.....	.....	.....
Robaard — Grondin rouge	...-...	...-...	...-...	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	6	5-6	6	.....	.....	.....

PROPAGANDA-VERENIGING voor VISVERBRUIK

Propagandalessen voor visverbruik in mei 1960 gegegen.

Door de lesgeefster van de propagandavereniging voor visverbruik werd in mei jl. in hiernavolgende instellingen les gegeven en haar bevindingen luiden ?

3 mei — 10 uur — Technische school, Kring 177, Dworp. C1.
Manier van bereiken : trein en
Inrichting van het lokaal : redelijk.
Begrip en belangstelling : bevredigend.
Aantal deelneemsters : 22 leerlingen en 3 leraressen.
UITSLAG
Ekonomisch : kleine viswinkel, verzorging laat te wensen over, vis te verkrijgen bij bestelling.
Pedagagisch : veel belangstelling, nochtans is er alleen theorie gegeven geweest, vispakket niet toegekomen. (Het pakket werd niet verzonden, op 2 mei werd er niet gewerkt in de vismijn).

Nota der Red.: Dergelijke nalatigheden in een organisatie zijn onaannemelijk daar de aangelegenheden wel kunnen geregeld worden.

☆

4 mei — 10 uur — Rijksmiddelbare school, Ringlaan, 15, Merksem
Manier van bereiken : trein en tram.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : weinig.
Aantal deelneemsters : 21 leerlingen en 2 leraressen.
UITSLAG
Ekonomisch : viswinkels, dagelijks verse vis te verkrijgen.
Pedagogisch : leerlingen zijn niet vertrouwd met vissoorten en bereidingen, geven blijk van alleen haring te gebruiken ; in de klas wordt er geen of weinig vis klaar gemaakt.

☆

6 mei — 10 uur — Centrum voor Familiehulp, Biskajerplaats, 3 Brugge.
Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelneemsters : 19.
UITSLAG
Ekonomisch : viswinkels
Pedagogisch : Veel nuttige en praktische vragen, voedingswaarde werd druk besproken en vis in de voeding van het kind. Opmerkingen vanwege de deelneemsters : op de buitengemeenten geen verse vis te verkrijgen.

☆

11 mei 13.30 uur — Huishoudklas, Kursaalstraat, 84 Heist aan Zee. C1 - C3.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : tamelijk veel.
Aantal deelneemsters : 34 leerlingen en 4 leraressen.
UITSLAG
Pedagogisch : de leerlingen lusten geen vis, nochtans visserskinderen, aanzien iets goeds voor de toeristen ! ! niet vertrouwd met verschillende bereidingswijzen.

☆

12 mei 13.30 uur — Huishoudschool, Gasthuisstraat 3, Mol C5
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 43 leerlingen en 4 leraressen.
UITSLAG
Ekonomisch : geen verse vis te verkrijgen, weinig verzorging bij vishandelaar, vis op voorhand te bestellen.
Pedagogisch : nuttige en praktische vragen, stellen vooral belang in koude schotels met vis en deze bijzonder werd zeer gelust.

☆

17 mei — 10 uur — Tehuis voor moeders, Capucineressenstraat, 19, Antwerpen
Bij de eerste uitreiking van de post ontving de lesgeefster bericht dat de les niet kon doorgaan om reden :
Direktrice : ziek.
Lerares verlof : zwangerschap.

☆

Op 18 en 19 mei
« Wedstrijd voor de beste visschotel » te Tielt.
De voorwerkles ging door op 27 april te 10 uur.
Vispakket om te oefenen werd gevraagd op 3 en 4 mei.

Aanvankelijk zouden er 22 leerlingen aan de wedstrijd delnemen. Door onvoorziene omstandigheden namen enkel 18 leerlingen slechts deel aan de wedstrijd.

Volgende bereidingen werden toegepast :
— garnaal soep
— gevulde staart
— gekookte vis met mostaard saus
— paling in het wit
— gestoofde vis in witte wijn
— gegratineerde vis met tomaten
— Visschelpen
— gegratineerde pladijsjes met orloffsaus.

Door de leerlingen werd er druk gewerkt en op de tijd van 1.15 u. waren de visschotels klaar — er werden zeer verzorgde schotels opgediend.

Waren aanwezig :
Op 18 mei — twee leraressen in de huishoudkunde en onze lesgeefster.
Op 19 mei — dhr Stradiot, twee leraressen en onze lesgeefster.

Op 19 mei had de prijsuitdeling plaats, een eerste prijs werd toegekend, de volgende leerlingen mochten op beurt volgens de behaalde punten kiezen uit een reeks zeer mooie etsen.

Na deze korte plechtigheid sprak de heer Stradiot een woordje en bracht vooral de werkzame visser op het voorplan. De E.Z. Direktrice dankte voor de gelegenheid gehad te hebben haar leerlingen te laten deelnemen aan de wedstrijd, drukte de wens uit van elk jaar deze wedstrijd, indien mogelijk, te zien inrichten in haar instelling, en dankte zeer oprecht voor de prachtige prijzen.

☆

20 mei 10 uur — Familiezorg W. Vl. Van Eyckplaats, 3, Brugge
Manier van bereiken : trein en autobus
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 23.
UITSLAG
Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : konversatie nopens voedende waarde, voeding voor zieke mensen, aankoop.

☆

24 mei — 14 uur — Beroepsschool met technische afdeling, Kerkelei Schilde (Antwerpen).
Manier van bereiken : trein en tram.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel vanwege de leraressen.
UITSLAG
Vispakket niet tijdig aangekomen — weinig voedingsleer — ingekort de lerares en besturster lieten graag de vorziene lessen doorgaan.

☆

25 mei 10 uur — Huishoudschool, steenweg op Kapellen, 100, Kalmpthout.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : tamelijk veel.
Aantal deelneemsters : 56.
UITSLAG
Ekonomisch : geen viswinkel — soms een leurder — niet verzorgd.
Pedagogisch : leerlingen schijnen weinig vissoorten te kennen ook geen visbereidingen — gebruiken wel een haring — zalm in dozen maar geen verse vis.

☆

27 mei, les voorzien te Haasdonk verdaagd tot 27 juni.

☆

31 mei — 10.30 uur — Ecole Moyenne de l'Etat, avenue des combattants, 58 Ottignies.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed, al het gerief stond klaar, doch geen praktische les kunnen geven. Vispaket niet aangekomen.
Theorie besproken aankoop, versheid en voedende waarde.
Te Ottignies geen enkele viswinkel.

JUNI

1 juni — 13 uur — Aides Familiales, Avenues Gendebien, 19 Mons.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 18.
UITSLAG
Ekonomisch : viswinkels in de stad zelf, in randgemeenten zeer moeilijk verse vis te verkrijgen.
Pedagogisch : nuttige vragen over aankoop en versheid, brachten het spijt uit dat de vis zo weinig gekend is, en dat er in vele kleine gemeenten geen verse vis te verkrijgen is.

☆

2 juni — 10 uur — Huishoudschool Noordstraat, 24, Maldegem.
Manier van bereiken : trein en autobus ,(spoorweg).
Inrichting van het lokaal : redelijk goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 23.
UITSLAG
Ekonomisch : op vrijdag verse vis te verkrijgen, leurders, verzorging laat echter te wensen over.
Pedagogisch : voedende waarde werd vooral besproken en vergeleken met andere dierlijke produkten.

☆

9 juni — 10 uur — Huishoudschool Kring, 177, Dworp C5-C1.
Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 34.
UITSLAG
Ekonomisch : kleine viswinkel, niet zeer verzorgd, ook vis te verkrijgen bij bestelling.
Pedagogisch : enkele vragen, leerlingen aanvaarden zeer gemakkelijk de bereide visschotels te proeven, en waardeerden bereidingen.

☆

9 juni — 13 uur — Boerinnengilde te Dworp (in de huishoudschool).
Manier van bereiken : trein en autobus
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel
Aantal deelneemsters : 45.
UITSLAG
Ekonomisch : huismoeders betreuren dat zij verplicht zijn indien ze verse vis willen opdienen, ze deze speciaal moeten bestellen en zo nooit profiteren van de goedkopere vis.
Pedagogisch : veel vragen nopens voedingswaarde en aankoop en bestellen van paketten.

☆

17 juni — 10 uur — Meisjesschool, Haasdonk 4de graad.
Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel — jonge kinderen.
Aantal deelneemsters : 18.
UITSLAG
Ekonomisch : verse vis te verkrijgen op vrijdag.
Pedagogisch : kinderen niet vertrouwd met verse vis en diens bereidingen.

☆

21 juni K.A.V. Afdeling Lembeek — 14 uur.
Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 6.
UITSLAG
Ekonomisch : viswinkeltje alle vissoorten mits bestelling.
Pedagogisch : druk gesprek nopens bereidingen en beoordeling van smaak.

☆

24 juni — Rijksmiddelbare school te Evergem.
Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 18.
UITSLAG
Ekonomisch : leurder, en op vrijdag.
Pedagogisch : spontane aktiviteit, besprekingen over voedende waarde aankoop en bereidingen.

Markten IJmuiden

De aanvoer nam de afgelopen dagen weer iets in omvang toe, vooral door de aanvoeren van makreel en verse haring. Er stonden van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag in IJmuidens vishallen ruim 35.000 kisten vis. Daarbij waren van de trawlervloot 7.100 kisten verse haring, 11.700 makreel, 2.250 schelvis, 1.700 wijting 3.000 kabeljauw en gul en verder van de kustvloot 2.000 kisten tong en 2.900 schol. Vooral voor de makreel is de prijs bij deze aanvoer flink gedaald, terwijl vorige week nog van f 20 tot f 10 werd gemaakt, werd deze week tussen de f 14 en f 8 per kist gemaakt. De verse haring ging voor een iets hoger gemiddelde van de hand : f 35 tot f 10 in de vorige week en f 20 tot f 12 in deze week. Schelvlis bereikte niet meer de topnoteringen van boven de f 100 van vorige week. De eksport bleef nog wel de grove schelvis kopen, nu voor f 55 tot f 30. Grove schol bracht van Engeland rond het weekeinde van f 85 tot f 60 per kist van 50 kg op. De binnenlandse handel kocht kleine schol voor f 60 tot f 20. De tong werd door schaarse aanvoer duurder. De prijzen lagen bij buitenlandse vraag tussen f 5 en f 3 per kg. De rijen kabeljauw werden door België voor f 100 tot f 40 per rij van 10 stuks afgenomen.

AANVOEREN EN

BESOMMINGEN

Donderdag : 6.000 kisten, waarbij 150 tong, 600 schol, 600 verse haring, 3.600 makreel, 350 schelvis, 300 wijting, 300 kabeljauw en gul. Besommingen : KW.8 16.400, IJM. 211 12.300, HD.79 10.100, KW.4 13.900 en IJM.10 11.000.

Vrijdag : 5.200 kisten vis, waarbij 575 tong, 600 schol, 725 verse haring, 1.550 makreel, 625 schelvis, 350 wijting, 525 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM 15 28.200, KW. 171 16 100.

Zaterdag : 4.000 kisten vis, waarbij 550 tong, 550 schol, 875 verse haring, 1.000 makreel, 200 schelvis, 150 wijting, 100 kabeljauw en gul. Besommingen : KW.101 6.300, KW. 6 10.800.

Maandag : 8.000 kisten vis, waarbij 550 tong, 1050 schol, 1.800 verse haring, 1.625 makreel, 100 schelvis, 300 wijting 1.100 kabeljauw en gul Besommingen : IJM.32 22.200, KW. 49 11.200, KW.121 18.200, SCH.27 17.000, KW.87 17.900.

Dinsdag : 5.000 kisten vis, waarbij 2.400 haring, 2.000 makreel, 450 schelvis, 450 wijting, 550 kabeljauw en gul. Besommingen : IJM.34 9.500, IJM.33 18.100, VL.153 11.500, SCH 117 10.500, SCH.153 13.800.

Woensdag : 6.000 kisten vis, waarbij 650 haring, 2.000 makreel, 750 schellvis, 100 wijting, 400 kabeljauw en gul. Besommingen : RO.46 25.300, IJM.57 19.200, RO.53 11.200.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg.	7-71960	8-7-1960	9-7-1960	11-7-1960	12-7-1960	13-7-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,50- 4,—	4,80- 4,—	5,— 4,80	4,90- 3,90	4,30- 4,10	5,— 4,70
3/4 tongen — 3/4 sole	5,— 4,—	4,20- 3,60	4,20- 3,80	4,40- ,370	4,50- 4,30	4,60- 4,30
Bloktongen — Sole moyenne	4,80- 4,—	4,— 3,20	3,80- 3,40	4,30- 3,50	4,40- 4,20	4,80- 4,40
Voor-kleine — Petite	4,80- 4,—	4,— 3,—	3,90- 3,60	4,30- 3,90	4,20- 3,90	4,20- 3,70
Kleine — Toute petite	4,40- 3,80	3,40- 2,50	3,40- 2,60	3,40- 2,80	3,30- 3,—	3,— 2,50
Tarbot, groot — Turbot, gros	4,60- 3,40	4,— 3,—	4,— 3,20	3,80- 3,—	3,70- 3,40	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	**130,—100,—**	.....	.....
Kleine — Petite	.....	**112,—90,—**	.....	**108,—92,—**	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	60,—	75,—65,—	72,—70,—	85,—70,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	60,—55,—	72,—65,—	66,—	72,—68,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	68,—60,—	68,—	65,—62,—	85,—60,—	68,—	65,—60,—
Iek 3e slag — 3e sorte	68,—56,—	67,—60,—	60,—58,—	85,—62,—	70,—66,—	64,—55,—
Platjes — Toute petite	60,—28,—	50,—16,—	64,—15,—	55,—20,—	58,—30,—	40,—25,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	110,—75,—	45,—30,—	.....	60,—40,—	52,—50,—	50,—34,—
Middel — Moyen	110,—60,—	46,—30,—	45,—40,—	55,—38,—	48,—40,—	40,—26,—
Kleine — Petit	75,—35,—	52,—28,—	48,—26,—	48,—25,—	54,—14,—	38,—18,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen		.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	38,—22,—	27,—20,—	20,—14,—	25,—16,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	27,—	.....	25,—15,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	92,—42,—	76,—35,—	84,—38,—	90,—34,—	126,—35,—	84,—40,—
Gullen — Petit cabillaud	60,—30,—	40,—20,—	50,—20,—	38,—20,—	55,—12,—	44,—20,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	42,—24,—	32,—11,—	34,—16,—	32,—11,—	24,—12,—	25,—20,—
Schar — Limande	26,—24,—	34,—12,—	38,—11,—	.....	30,—	.....
Steenschol — Sole limande	72,—	.....	65,—	100,—62,—	85,—52,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	25,—	22,—	.....	21,— 4,—	18,—12,—	10,— 7,—
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	100,—8,—	94,—	.....	140,—	.....	.....
Makreel — Maquereau	14,— 6,—	14,— 9,—	21,— 9,—	18,— 6,—	14,— 7,—	14,— 8,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	..	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	38,—	32,—30,—	39,—	35,—28,—	.....	37,—32,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	35,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	36,—22,—	35,—11,—	24,—20,—	24,—12,—	20,—13,—	20,—14,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,50- 2,50	3,— 2,50	.....	4,10- 2,40	3,70- 2,20	.....
Koolvis — Colin	50,—35,—	40,—36,—	40,—38,—	42,—35,—	44,—26,—	36,—22,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	50,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	40,—	.....	.....	.....	58,—48,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....

BRIEF UIT YERSEKE

Brief uit Yerseke nr 801

VANAF 18 JULI
EXPORT MOSELEN

DE TWEE VOORNAAMSTE DINGEN

En dat zijn ? Hoe staat het met de mosselen ? Wat wordt het met de val van oesterbroed ?

Wat het eerste betreft, werd besloten pas maandag 18 juli (vorig jaar 1 juli) met de export te beginnen. Voor wat het tweede aangaat, hoorden we vandaag een oesterkweker zeggen, dat het spoedig zal moeten veranderen, wil er wat van aanslag op schelpen en pannen komen. Beide komen hierin overeen dat alles veel later valt dan vorig jaar. Men kan alleen hopen dat alles nog ten beste zal uitlopen en we gaan nu verder met onze beschouwingen van het stuk dat enige weken geleden in ons streekblad verscheen naar aanleiding van het 25-jarig bestaan van « de Centrale ».

We beweerden dat de Bruinissers zich eerst (en alleen) als in noodtoestand zich bevindend aanstelden ; verder, dat de mosselprijs niet zo laag was **(lang niet !)** als werd beweerd en protesteerden tegen de voorstelling alsof de Yersekenaars een vrijbuiters-bestaan leidden en prefereerden.

De bewering dat in de mosseladvieskommissie handelaren kwekers en werknemers « broederlijk » ja let wel **« broederlijk »**, samen werken, laten we voor hetgeen ze is, maar denken hierbij toch wel even aan Cats als hij dicht :

« Zij die van eene nering zijn,
Hen houdt voor vrienden in den schijn »

Schijn - vrienden ! Wel wat anders dan « als **broeders »** samenwerken.

Verder : De praktijk wipt uit, dat het Produktschap niet doet zonder advies van de Advies-Kommissie. Wat leuk niet ? Maar iemand die reeds deel uitmaakte van zo'n Kommissie deelde ons mee dat het feit dat Doctorandus D. J. van Dyk voorzitter is (ambtshalve) voldoende moet worden geacht om te voorkomen, dat ooit een advies publiek komt, dat niet geheel naar de zin is van genoemde Heer van Dyk.

In trouwe : Wie durft tegen zo iemand (als gewoon kweker, handelaar of werknemer) op ? Geen wonder dat naar buiten iets als « broederlijk » uitschijnt. Maar binenin ? Ho maar ! Verder « In deze 25 jaar is door « de centrale » een binding gegroeid tussen de kwekers en de kweker-handelaar. Hoe mooi !

Te mooi om waar te zijn. **Het is ook niet waar !** Kwekers en handelaars staan steeds op gespannen voet met elkaar. Wat niet verwondert als men weet hoe uiteenlopend hun belangen zijn. Er is dus beslist geen sprake van **team-work** in de echte zin van het woord.

Dat daarom « de Centrale » niet meer weg te denken zou zijn, is onzin. Misschien leert de tijd **(Wellicht binnen kort reeds)** dat het ook zonder « Centrale » waarachtig wel zal gaan. Dat « de Centrale » louter en alleen uit geldelijk oogpunt bekeken voordeliger was dan bij vrije

vervolg blz. 16

"Van de NEDERLANDSE Visserijgolf"

In de Nederlandse kottervisserij dreigen moeilijkheden

In de Nederlandse kottervisserij op de Noordzee door een vloot van 350 moderne schepen — tien jaar geleden waren dit er nog geen 150 — dreigen moeilijkheden. Ook de Nederlandse vismeelindustrie staat voor ernstige problemen. De uitbreiding van de vloot was in de afgelopen jaren niet alleen gebaseerd op de platvisvisserij op tong, schol, tarbot en kleine rondvis, maar ook op andere visserij mogelijkheden, zoals de haringspanvisserij, de industrieviserij op zandspiering en sardien voor de vismeelfabrieken en de visserij pilchards voor de konservenindustrie en vismeelfabrieken. Door deze vele mogelijkheden, die overigens een grote investering aan verschillende soorten netten had gevergd, was het kotterrederijbedrijf in Nederland tot vele en grote uitbreidingen verplicht. Het voordeel van de spreiding van de gehele vloot over deze soorten visserijen was dat de markt in Nederland niet werd overvoerd van platvis, voornamelijk schol. De vis werd praktisch niet doorgedraaid en naar de vismeelfabriek verwezen. De laatste maanden komt dit echter herhaaldelijk voor, doordat de industrievisserij op sardien en zandspiering en de visserij op pilchards geheel is komen stil te liggen uit Peru. Het Nederlandse verbruik van vismeel is jaarlijks 120.000 ton, waarvan 100.000 tong wordt ingevoerd. De eiwitprijs daalde van rond f. 0.90 tot f. 0.50 per 55 kg. en per percentage eiwit. Ook in andere West-Europese landen heben de kottervissers de visserij op genoemde soorten moeten staken, daar de vismeelfabrieken in deze West-Europese landen niet meer de prijs van vorig jaar kunnen betalen. Engeland overweegt maatregelen om tot verhoging van de invoerrechten over te gaan en de Verenigde Staten willen de invoer uit Peru kontingenteren. De Nederlandse Vissersbond heeft thans getracht door besprekingen met het ministerie van Landbouw en Visserij, op deze lage prijs aan de vismeelfabrieken een toeslag te krijgen, zodat de industrievisserij kan worden voortgezet en tevens voorkomen wordt dat een overvloed van platvis aan de markt komt, waardoor ook de prijzen van de platvissoorten zover zullen dalen, dat de eksploitatie van de kotters niet meer renderend is. Het verzoek van de Nederlandse Vissersbond is afgewezen.

Volgens berekening van de Vissersbond zou deze subsidie van het rijk f 750.000 hebben gekost waarmee het gehele Nederlandse visserijbedrijf gediend geweest zou zijn.

De Nederlandse Vissersbond en de Vereniging van Nederlandse Viskonservenfabrikanten hebben thans aan het bestuur van het Produktschap voor Vis en Visprodukten gevraagd om ontheffing van de veilplicht voor pilchards en afschaffing van de minimum prijsregeling voor pilchards tot 1 november 1960. Wanneer het bestuur van het Produktschap in de vergadering van 21 juli a.s. hierin toestemt, kan de visserij op pilchards voor de konservenfabrieken worden hervat.

Vorig jaar werd door de Nederlandse kotter 2,5 miljoen kg. pilchards aangevoerd, waarvan door de handel en konservenindustrie 2 miljoen kg. werd afgenomen. Ongeveer een half miljoen kg. kon de minimumprijs van 22 cent per kg. niet opbrengen en werd door de vismeelfabrieken voor 15 tot 18 ct afgenomen. Verder werd nog 500.000 als niet marktwaardig afgevoerd naar de vismeelfabrieken, zodat een gemiddelde prijs van 21 cent per kg. werd gemaakt door de kotters. De kotters willen nu dit jaar uitsluitend marktwaardige pilchards aanvoeren, daar rechtstreeks vissen voor de vismeelfabriek niet rendabel is door de lage prijs. Wanneer het verzoek van de Bond en de Vereniging wordt ingewilligd, kan bij een behoorlijke visserij van pilchards deze lonend worden uitgevoerd. Hierdoor wordt de platvismarkt ontlast en de konservenindustrie wordt van de nodige grondstoffen voorzien.

BERISPING VOOR DE SCHIPPER KW.87

De Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam heeft uitspraak gedaan inzake de stranding van de motorlogger KW.85 « Hubertina Gijsbertha » onder bevel van schipper J. van Duyn op 27 juni 1959 ten zuiden van de haven van Aberdeen bij Girdle Ness. Het 230 ton metende schip was onderweg van de visgronden naar Aberdeen om water te laden. De reis werd in dichte mist gemaakt. Plotseling stootte het schip op een blinde rots en werd ernstig beschadigd. Men verspeelde het roer. De reddingboot van Aberdeen sleepte de logger later naar de haven.

De Raad is van mening dat de schipper schuld heeft aan het ongeval. De schipper had de reis onder de slechte zichtomstandigheden onder deze gevaarlijke kust niet mogen voortzetten. Een ander bezwaar tegen zijn beleid is volgens de raad dat hij na het in zicht komen van de wal niet alleen de vaart uit het schip heeft gehaald, maar vaart over de achtersteven is gaan maken, terwijl hij op dat ogenblik noch zijn positie, noch de situatie ter plaatse kende. Even later werd de blinde rots geraakt. De raad heeft de schipper gestraft door het uitspreken van een berisping.

VISSERIJSNIPPERS

— MOTORPECH — Ook ditmaal deed de Scheveningse vloot het niet zonder motorpech. De SCH. 254 was nu het slachtoffer. Vlak onder de wal sloeg de motor plotseling af. Het schip werd door de treiler SCH.9, die op weg was met verse vis uit de noord naar IJmuiden, op sleeptouw genomen. Vlak voor IJmuiden gooide dit schip de 254 weer los, omdat de bemanning de motor weer aan gang had gekregen. Op halve kracht draaiend liep de logger zaterdagmorgen in Scheveningen binnen.

— VOOR DE SLOPER — De SCH.325 van de rederij Jaczon is definitief uit de vaart genomen. Deze oude vleetlogger is door de SCH. 333 naar Rotterdam gesleept.

— TOCH HARINGVISSEN — De SCH.78 van de rederij Jaczon heeft een nieuwe kans gekregen. Na de viering van de Vlaggetjesdag bleef dit schip zonder bemanning in de haven van Scheveningen achter. De schipper is er tenslotte toch in geslaagd om een komplete bemannng te vinden. Het schip is nu toch naar zee vertrokken. Een hele prestatie in deze tijd van grote schaarste aan ervaren motordrijvers en matrozen.

MARKTOVERZICHT SCHEVENINGEN

Het slechte weer langs de kust heeft de kotter- en schokkervloot, die regelmatig in Scheveningen aan de markt komt, opnieuw weinig visdagen gegund. Dat deze schepen toch kunnen bogen op een goede uitkomst, waarbij besommingen van f 1.100, voor één dag vissen weer geen uitzondering was hebben zij te danken aan de hoge prijs voor tong en schol. De tongen deden gemiddeld f 3,80 tot f 3,90 per kilo. De gorte tongen noteerden zelfs f 5 per kilo. Schol ging weg voor prijzen, die vaak boven de f 60 per kist van 50 kilo lagen.

De aanvoerders van verse en gezouten harng konden deze week in Scheveningen op zeer goede resultaten terugzien. Er werd heel weinig gezouten haring doorgedraaid. Verse haring werd verkocht voor f 11 tot f 30 per kist van 50 kilo, al naar gelang de kwaliteit. Er was een levendige eksport van verse haring naar Duitsland. De prijs voor de eksportmaatjes liep van f 60 tot f 75 per kantje. De groene haring werd verkocht voor f 65 tot zelfs f 147 per kantje.

De vleetloggers vingen behoorlijk. Zij vissen nu al veel zuidelijker. De koncentraties van deze schepen bevonden zich in de afgelopen week dicht onder de wal bij Whitby.

De vissers van Urk hebben het seizoen voor de spanvisserij op pilchards onder de wal geopend. De UK.104 en 97 vormden het eerste span, dat in Scheveningen pilchards aanvoerde. Deze pilchards brachten gemiddeld f 12 per kist van 50 kilo op.

De SCH.34 blijft volhouden met de visserij onder Helgoland. Vrijdag liep het schip Scheveningen binnen met 1.500 kilo tong en 70 kisten schol en besomde f 6.400 Schipper De Ridder vertelde veel visdagen te hebben verloren door het zeer slechte weer.

De kotter KW.102 liep donderdag binnen met een opvallende vangst uit de Silverpit. 180 Kisten kabeljauw en schelvis. Het schip besomde f 5.400 F.

EERSTE VRIESTRAWLER GAAT TE WATER

Aan de trawlervloot van Nederland zal zaterdag de eerste vriestrawler worden toegevoegd. Het is de « Egmont » van de rederij D. Gouda, die gebouwd werd door de scheepswerf « De Dageraad » te Woubrugge.

De voornaamste gegevens : 51,90 meter lang, 47,10 meter lang tussen de loodlijnen, 8,70 meter breed en 4,50 meter hol. De hoofdmotor is 1.100 pk. sterk en zal het schip een vaart van 13 mijl moeten geven. Deze maten brengen met zich mee dat de grootste trawler van Nederland in de vaart komt.

Het visruim van de « Egmont », dat een kapaciteit heeft van 4.000 kisten vis, wordt enerzijds ingericht voor het bewaren van het diepgevroren produkt, anderzijds voor het verse produkt met wederzijdse geschiktheid voor beide doeleinden. De verwerking geschiedt bijna uitsluitend binnendeks met toepassing van mechanisch transport.

De bemanning zal uit 15 koppen bestaan. Zoals bekend heeft het produktschap voor dit schip indertijd een ontheffing van de veilplicht verstrekt. De trawler zal reizen gaan maken van 15 tot 20 dagen. De bouwkosten hebben ruim f 1.750.000 bedragen.

BRIEF VAN YERSEKE

vervolg van blz. 15

handel, kan wel bewezerd maar niet worden bewezen. Wat wel bewezen kan worden (maar niet in geld uitgedrukt) is het verloren gaan van aanpakken en doorzetten bij de mosselkweker en -handelaar door het systeem van verzekering voor de genoemde groepen « van de wieg tot het graf ». Dit wil evenwel niet zeggen dat allen zich met de bestaande gang van zaken ten volle kunnen verenigen en die zich ergeren in toenemende mate aan de vrijheids-beroving die « de Centrale » noodwendig meebracht en dagelijks brengt. Maar de meesten :

« Zijn slaven voor altijd,

» en willen 't niet eens weten,

» En voelen 't nimmermeer ;

» derhalve schromen zij

» De Slavernij veel min dan

» 't end der slavernij ».

(Jeremias de Decker)

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

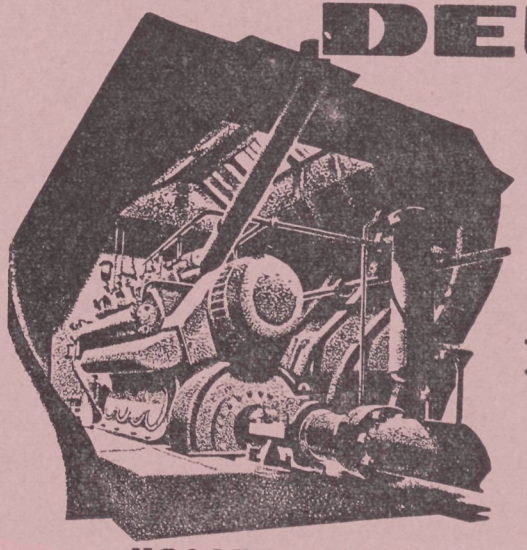
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ

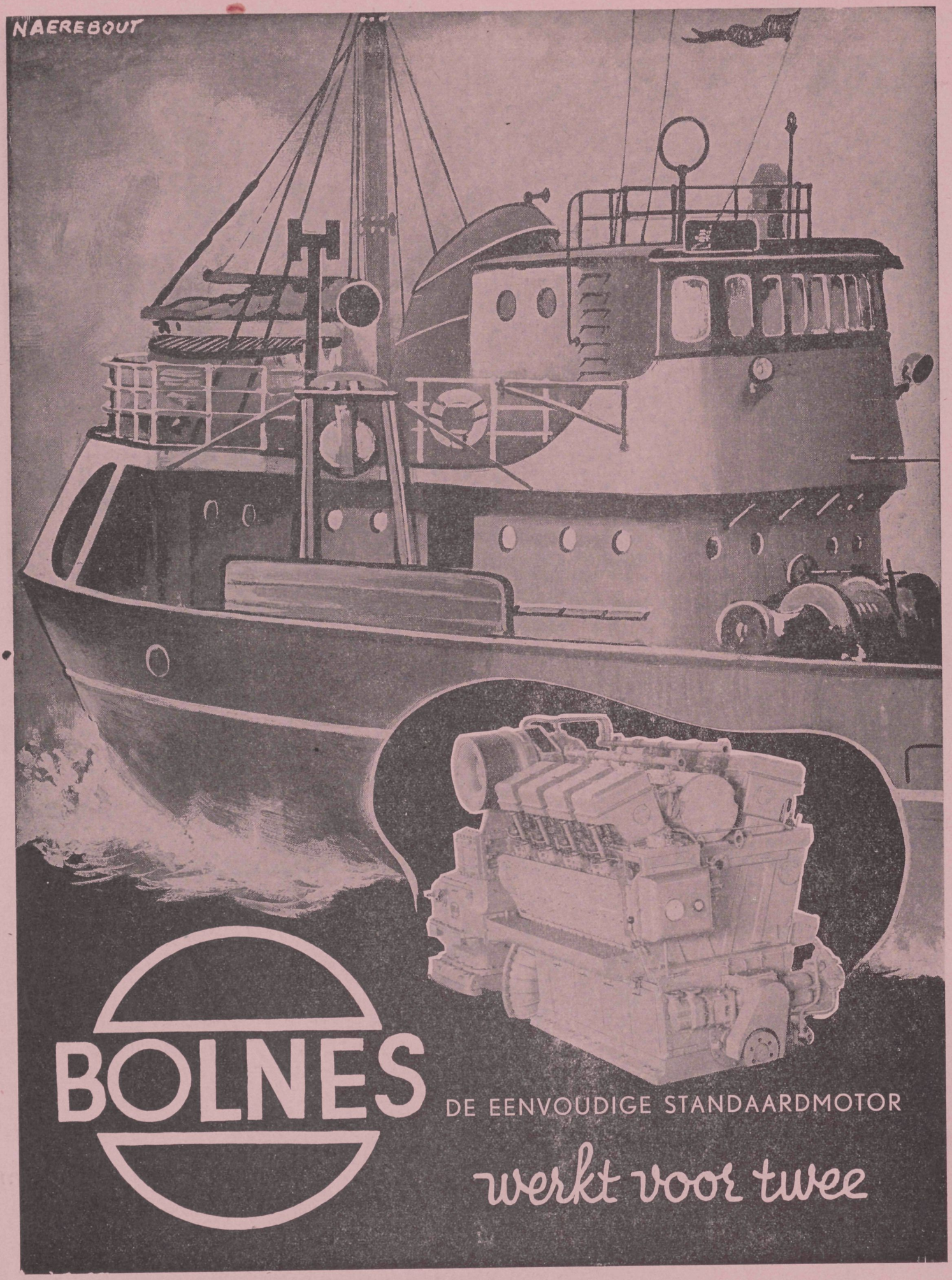


Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V



Inlichtingen : 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