

HET

28e JAARGANG — Nr 32

VRIJDAG 12 AUGUSTUS 1960

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN

HANDELAARS UIT HET BELGISCHE

EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF

— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

zitten en toch **fit**

Een zittend leven werkt remmend op de spijsvertering. Dit maakt U humeurig en futloos. BISMO-DIGESTIF verhelpt hieraan: 1 tot 2 tabletten na elke maaltijd en U voelt zich weer levenslustig en fit.

zitten

9,2 x actiever dan andere producten

Verkrijgbaar bij alle apothekers **30,- F**

BISMO digestif


LABORATORIA VEA
ANTWERPEN



Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.
BELIARD-CRIGTON & C^o

2189V

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.)

Reders
en Vissers,
voor Uw
**SOCIALE
LASTEN**
en
BOEKHOUDING

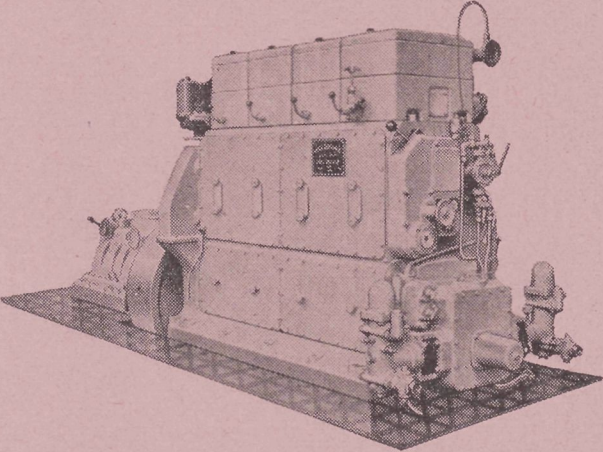
★

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

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

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

De aktuele problemen der visserij

(vervolg van bladzijde 1)

Dit was niet het geval voor onze landbouwprodukten toen die akkoorden tot stand kwamen. Ook de andere partners zijn aan deze bepalingen onderworpen. Wat baat het zulks thans te willen eisen, als het niet kan bekomen worden, tenzij men zulks de wereld inzendt om in de visserijmiddelen, die al niet intellectueel zijn, verwarring te stichten en zich voor een superverdiger te willen doen doorgaan. Beweren dat invoerkwota's wekelijks dienen verdeeld te worden, is een oud liedje, dat onmogelijk zijn toepassing in de praktijk kan hebben en geen nut heeft. Het mag al een groot sukses genoemd worden, dat tot maandelijks verdelingen kan overgegaan worden tot er een dag zal komen, dat van dit alles geen sprake meer zal zijn.

EN DE DISTRIBUTIE ?

Elkeen weet dat er hier iets hapert ! Dat is niet alleen ten onzent, maar ook in andere landen.

Het is een waarheid als een koe, dat, moest de visser jaarlijks twee frank per kg voor zijn vis meer krijgen, er geen probleem : visserij zou bestaan.

Maar wie zal in dit kolossaal probleem met al zijn complexe moeilijkheden het tot een goed einde leiden ?

Moet de groothandel uitgeschakeld ? Moet de leurrehandel ontwikkeld ? Moeten wij zoals in Duitsland zelf viswinkels inrichten in coöperatieve vorm ?

Of moet er tussen reders en grootwarenhuizen in gans het land een aankoop- en verkooporganisatie tot stand gebracht worden, welke de visser aan de bron meer geeft en de verbruiker verser en goedkoper vis leert eten ?

Dit zijn allemaal problemen die zich stellen maar die niet in een handsomdraai in praktijk kunnen gesteld worden of door een praatje in een weekblad hun oplossing krijgen !

We weten welk lot destijds aan « La Marée » beschoren is geweest, welke een filiale was van een grote rederij.

We weten dat zekere gedachten dienen in praktijk gesteld te worden. Maar daarvoor dient men te beschikken over grote kapitalen, over bevoegde mensen die de zaak in handen nemen, en stevig besturen, maar niet schipperen over medewerking van rederszijde zowel financieel als anders, zoals die reder het steeds gedaan heeft of nog doet !

En we weten wat dit betekent ! Onze visserij is daarenboven te veel verdeeld over talrijke enkelingen in plaats van over enkele grote organisaties met veel schepen. En dat

vermoelijkt alles ! Het volstaat niet met zijn gedachten in de lucht te zweven.

We moeten vaste grond houden en geleidelijk in de praktijk verwezenlijken, wat kan en binnen de perken van onze middelen mogelijk is.

En opdat dit alles geleidelijk zou kunnen gebeuren, dient eerst vertrouwen en samenwerking te bestaan.

De reders en dus ook schrijver of ingever van bewuste artikels dienen samen te werken om de algemene onkosten tot het minimum te herleiden en die problemen uit te werken.

Het volstaat niet aan de hoek van de straat kritiek uit te oefenen EN

ZELF in gebreke te blijven, daar waar men het voorbeeld moet geven en door zijn ontwikkeling zou kunnen bijdragen om het groots gebouw op te trekken.

Want er zijn al zo weinig mensen geroepen om de kudde, meestal primitieve en eenvoudige vissers-reders de weg leren opgaan die aangewezen is, willen wij onze Belgische visserij in haar huidige hachelijke toestand uit het moeras helpen.

Bezie onze mensen, bezie onze vloot en men zal moeten bekennen dat het niet op de gewone afbrekende wijze is, dat men het behoud zal verzekeren van een vloot en van een visserij die eens de fier-

heid van ons klein landje uitmaakte, maar nu door haar verouderd karakter en het egoïsme van enkelen, gedoemd is om te verdwijnen.

Vooraleer dergelijke onzinnige praat elke week of elke maand in een onbenullig blad uit te kramen, zeggen we aan de reder in kwestie: **GIJ DIE WAARSCHIJNLIJK BEHOORT TOT DE ENKELE INTELLECTUELEN VAN ONZE VISSERIJ, GEEF HET VOORBEELD IN DE PRAKTIJK INZAKE COÖPERATIEVE SAMENWERKING EN HELP UITBOUWEN TOT EEN GROOTS GEHEEL, WAT EEN JAAR GELEDEN, VOOR ALLER BELANG, TOT STAND WERD GEBRACHT IN PLAATS VAN HET STEEDS AF TE BREKEN EN UW EIGEN ZAAK ALLEEN TE DIENEN, TERWIJL GE ER GRAAG BIJ ZIJT OM TE PROFITEREN VAN HET WERK DOOR ENKELE MENSEN VERWEZENLIJK EN IN STAND GEHOUDEN.**

DAN ZAL UW KRITIEK NUTTIG EN GERECHTVAARDIGD ZIJN, MAAR NU NIET.

P. VANDENBERGHE.

Onderzoeksraad voor Zeevaart

TWEE VONNISSEN

Meerdere zaken uitgesteld

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Vander Cruysen. Dhr Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

Er stonden meerdere zaken op de rol doch tenslotte zou de raad alleen twee vonnissen vellen.

Het vergaan van de O.198, de brand aan boord van de O.183 en het motordefekt aan boord van de Z.226 en opsleping door de O.94 naar Aberdeen konden niet in behandeling genomen worden wegens afwezigheid van getuigen. Deze laatste zaak werd reeds viermaal opgeroepen doch telkens was de betrokkene Deley Ed. afwezig. De raad zal nu wellicht naar een ander middel uitzien om Deley te dagvaarden.

AANVARING TUSSEN DE O.88 « CURIE » EN DE O.283 « MARIA YVONNE » IN DE HAVENGEUL VAN OOSTENDE OP 21-1-1960

Op 21-1-1960 rond 10.35 deed er zich in de havengeul van Oostende, ter hoogte van het klubbuis van de N.S.Y.C., een aanvaring voor tussen de O.88 « Curie » en de O.283 « Marie-Yvonne », ingevolge waarvan de O.88 « Curie » schade opliep en tevens schade veroorzaakte aan de emmerbaggermolen « Volkracht IV ».

De O.88 stond onder bevel van dhr Allemeersch A., 37 jaar oud, drager van het brevet van schipper 1e klas.

De O.283 stond onder bevel van dhr Ghys P., 56 jaar oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaringen van schippers Hallemeersch A. en Ghys P.

Ter Openbare Terechting van 21 juni 1960 nam de Raad betrokken schippers Hallemeersch A. en Ghys P. in verhoor, dewelke na hun neergelegde scheepsverklaring te hebben bevestigd.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

Op 21 januari 1960 deed het H.W. te Oostende zich voor rond 5.38 u. M.E.T.

De aanvaring tussen de O.88 en de O.283 deed zich voor ongeveer 5 uur na het uur van H.W., t.i.z. met vallende tij, in de westelijke helft van de havengeul, enige meter bewesten van de middellijn.

Op het ogenblik van de aanvaring lag de baggermolen « Volkracht IV » met de hopper « Vlaanderen » op zij, ter hoogte van het klubbuis N.S.Y.C., op een afstand van ongeveer 25 meter van het Westerstaketsel, zodat er ongeveer 45 meter van de Westelijke helft van de havengeul voor de scheepvaart niet vrij was.

Op de plaats waar de aanvaring zich voordeed bedraagt de afstand tussen beide staketsels ongeveer 100 meter.

Schipper Hallemeersch A. van de O.88 was op de hoogte van bovenvermelde toestand vooraleer de sluis van de Nieuwe Vissershaven te verlaten, alsook van het feit dat hij, zonder meertrossen te gebruiken, door een enkel manoeuvre op stuurboord niet zou slaags geraken om de haven te verlaten.

In acht nemend : De regels van het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, die overeenkomstig art. 4 en art. 5 van de voorschriften betreffende de scheepvaart in de wateren van de Belgische kust en van haar havens (K.B. 22-1-1929, gewijzigd

door K.B. van 16-10-1953) van toepassing waren, alsook de verplichtingen opgelegd door vermelde artikelen 4 en 5.

Dat het eveneens een regel is van goede zeemanschap dat een overstekend stoomvaartuig uit de weg blijft van een in de richting van het vaarwater varende stoomvaartuig.

Dat een korte stoot, volgens de in voege zijnde reglementen maar mag gegeven wanneer een werkelijk voortbewogen vaartuig een ander vaartuig ziet, en dat dit sein dan betekent : « Ik verander mijn koers naar stuurboord ».

Besluit

De Raad komt tot de konklusie dat met betrekking tot de aanvaring die zich op 21-1-1960 tussen de O.88 « Curie » en de O.283 « Marie-Yvonne » in de havengeul van Oostende heeft voorgedaan, de volgende beroepsfouten ten laste van betrokken schippers dienen weerhouden :

1. Ten laste van betrokken schipper Hallemeersch A. van de O.88 « Curie » :

Nalatigheid en zorgeloosheid in het uitvoeren van de aangepaste manoeuvres om, komend van de sluis van de Nieuwe Vissershaven, zich in de havengeul te begeven zonder in het westelijk gedeelte van de geul terecht te komen.

Roekeloosheid in het manoeuvreren door de toegang tot de sluis te verlaten in de richting van de havengeul, zonder zich degelijk te vergewissen of er geen andere vaartuigen in de haven in aantocht waren.

Veronachtzaming van de regel van goede zeemanschap met de havengeul gedeeltelijk over te steken voor de steven van een in de richting van het vaarwater varende stoomvaartuig.

(vervolg bladzijde 3)

Onderzoeksraad

VOOR DE

Zeevaart

(vervolg van bladzijde 2)

Tekortkomingen in het houden van goede uitkijk.

Tekortkomingen in het geven van het reglementair geluidsein om aan de O.283 in het zicht, zijn handelwijze kenbaar te maken.

2. Ten laste van betrokken schipper Ghys P. van de O.283 «Marie-Yvonne»:

Tekortkoming in het beantwoorden van de lange stoot gegeven door de O.88, met een zelfde sein. Nalatigheid in het geven van het voorziene attentiesein.

(Vervolg van bladzijde 3)

Zijn inzichten te hebben willen kenbaar maken aan een vaartuig dat hij niet zag door een ongeoorloofd sein, bovendien aan dit sein een foutieve betekenis gevend.

Alhoewel hij ter goeder trouw mocht veronderstellen dat het vaartuig, dat zijn tegenwoordigheid liet kennen door een lange stoot, hem veilige doorvaart zou verlenen; zijn vaart voorzichtigheidshalve toch niet te hebben verminderd tot hij zich kon rekenen geven van de inzichten van het andere vaartuig; te meer, in acht nemend de korte afstanden, daar hij nog andere schepen uit de toegangseul naar de sluis had zien komen en de haven uitvaren.

Vonnis

Om die redenen spreekt de Raad tegen betrokken schipper Ghys van de O.283; in acht nemend zijn oprechtheid en zijn goede trouw; een vermaning uit en bestraft schipper Hallemeesch met de ontzetting van het recht om voor een periode van 14 dagen in deze hoedanigheid te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak. Verwijst betrokken schipper Hallemeesch A in 4/5 en betrokken schipper Ghys P. in 1/5 der gerechtskosten.

STRANDING VAN DE O.131 «ROGER - DENISE» VOOR MIDDELKERKE OP 7 NOVEMBER 1959

Op 7 november 1959 rond 7 u. 30 strandde de O.131 «Roger-Denise» vóór Middelerke.

Het vaartuig kon rond 16 u. 50 met eigen middelen terug worden vlot gebracht, en vervoegde rond 17 u. 35 de haven van Oostende.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Nys Albert, 29 jr oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Nys A.

Ter openbare terechtzitting van 21 juni 1960 nam de Raad betrokken schipper Nys A. en de betrokken motorist Vincent P., in verhoor.

Uit een en ander is het de Raad gebleken:

Op 7-11-1959 deed het hoogwater te Oostende zich voor rond 5 u. 29. De O.131 strandde rond 7 u. 30 t.t.z. ongeveer 2 u. na het uur van hoogwater te Oostende.

De O.131 bevond zich rond 5 u. dwars van het lichtschip «West-Hinder».

Tussen 5 u. en het ogenblik der stranding was de O.131 onderhevig aan een tijdstroom zettend in het ongeveer N.O t. O. met een gemiddelde snelheid van ongeveer 1 mijl per uur.

Van de positie dwars van de «West-Hinder» naar de plaats der stranding legde de O.131 een afstand af van ongeveer 18 mijl op ongeveer 2 u. 1/2.

Toen de schipper rond 7 u. 15, t.t.z. ongeveer 2 u. na het uur van hoogwater, 7 vadem weze ongev. 12,80 m peilde, was de hoogte van het getij ongeveer 39 dm. boven het reductievlak der kaart, zodat de aangeduide diepte op de kaart ongeveer 8,90 m bedroeg.

Toen de schipper 4 vadem peilde t.t.z. ongeveer 7,30 m, bedroeg de aangeduide diepte op de kaart ongeveer 3,40 m weze ongeveer die diepgang achter van de O.131.

In acht nemend de diepgang van de O.131, had de schipper, na het ogenblik dat hij op dek kwam, in de bestaande weersomstandigheden, met de middelen waarover hij beschikte, stellig het stranden van zijn vaartuig kunnen vermijden.

Niettegenstaande hij zijn positie niet kende en met een vallende tij de kust naderde, bleef hij zijn landwaartse koers sturen zonder bestendig de diepte na te gaan en deze tot het reductievlak der kaart te herleiden.

Eén maand schorsing

Al het hierboven overwogen komt de Raad tot de konklusie dat de stranding van de O.131 «Roger Denise», die zich op 7 november ter hoogte van Middelerke heeft voorgedaan, dient toegeschreven aan de zorgeloze navigatie en de nalatigheid vanwege betrokken schipper Nys Albert en dat er met betrekking tot deze stranding geen beroepsfoutem ten laste van motorist Vincent P. kunnen weerhouden.

Om die redenen bestraft de Raad betrokken schipper Nys A. met de ontzetting van het recht om voor een periode van één maand in deze hoedanigheid te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak en stelt betrokken motorist Vincent P. buiten zaak.

De Raad verwijst betrokken schipper Nys Albert in de 1/2 der gerechtskosten en verstaat dat de andere 1/2 ten laste blijven van de Staat.

HOLLAND

In mei geringer aanvoer en hogere prijzen

Uit de maandstatistiek van de visserij blijkt dat de aanvoer van visserijproducten in mei 1960 bedroeg 12,6 miljoen kg met een waarde van 7,6 miljoen gulden. In mei van het vorig jaar waren deze cijfers respectievelijk 15 miljoen kg en 7,5 miljoen gulden. Aan rondvis werd 2,5 miljoen kg aangevoerd voor een waarde van 1,3 miljoen gulden, aan platvis 2,1 miljoen kg voor 2,7 miljoen gulden, aan verse haring 1,3 miljoen kg voor 0,3 miljoen gulden, aan gezouten haring 0,3 miljoen kg voor 0,6 miljoen gulden, aan makreel 3,7 miljoen kg voor 0,6 miljoen gulden, aan garnalen 0,3 miljoen kg voor 0,8 miljoen gulden een aan zoetwatervis 0,5 miljoen kg voor 1,2 miljoen gulden.

De aanvoer van rondvis nam toe in verband met de grotere vangsten van kabeljauw en poon. De platvis produktie steeg van 1,8 tot 2,1 miljoen kg; vooral de grotere aanvoer van tong droeg tot deze produktietoename bij.

Van verse haring werd 0,7 miljoen kg meer aan de wal gebracht dan in mei van het vorige jaar. De aanvoer van makreel was teleurstellend. De garnalenaanvoer liep eveneens terug, hetgeen de prijs echter deed stijgen.

In de periode januari-mei 1960 beliep de totale aanvoer van visserijproducten 68,9 miljoen kg met een waarde van 38,1 miljoen gulden. Voor de overeenkomstige periode 1959 waren de cijfers 61,3 miljoen kg met een waarde van 33 miljoen gulden. Er werd 11 miljoen kg rondvis aangevoerd voor 6,5 miljoen gulden, aan platvis 11,6 miljoen voor 15,4 miljoen gulden, aan verse haring 14,1 miljoen kg voor 3,6 miljoen gulden, aan gezouten haring 0,5 miljoen kg voor 0,1 miljoen gulden, aan makreel 11,6 miljoen kg voor 2,4 miljoen gulden, aan garnalen 10,6 miljoen kg voor 1,1 miljoen gulden en aan zoetwatervis 1,5 miljoen kg voor 2,4 miljoen gulden.

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Maandag 8 augustus

Grote schelvis 10; middelmatige schelvis 7,50; kleine schelvis 4,50-6,80; kabeljauw 9,40-13,80; gullen 6-7,60; wijting 6,40; schaat 14; zeebaars 6,60-8,40; leng 6-8,20; heilbot 28-42; koolvis 6,20-8,20; hondstong 4-9,40; zeewolf 8.

Dinsdag 9 augustus

Grote schelvis 6-13,80; middelmatige schelvis 5-7,40; kleine schelvis 4-5; kabeljauw 7-16; gullen 4-11,80; wijting 4,80-6,80; schaat 12-18,50; zeebaars 5-9,60; leng 6-9; schartong 5-10,50; heilbot 20-48,50; koolvis 4-8,80; hondstong 4-10; zeewolf 5,20-11

Woensdag 10 augustus

Grote schelvis 5,20-9; middelmatige schelvis 5-5,40; kleine schelvis 4-5; kabeljauw 11-15,50; gullen 3-11; baars 4-8,40; leng 5,40-8; schartong 5,40-8; heilbot 26-44; koolvis 6,40-8,40; hondstong 4-9,20; zeewolf 6-9,40

De rondvis produktie daalde door de verminderde aanvoer van schelvis, wijting en koolvis. Van platvis steeg de aanvoer van 11 miljoen kg tot 11,6 miljoen kg, vooral door de grotere tongvangsten.

De aanvoer van verse haring steeg van 5,9 miljoen kg tot 14,1 miljoen kg, als gevolg waarvan de prijs daalde. De produktie van gezouten haring was zeer teleurstellend. De aanvoer van garnalen liep terug, de prijs steeg daardoor aanzienlijk. De aanvoer van konsumptievis uit het IJselmeer bleef vrijwel ongewijzigd.

WOENSDAGMARKT

WOENSDAG 10 AUGUSTUS

IJSLAND

		Kreeften		
O.292	17	420	1200	214.280
O.242	18	750	2100	296.760

NOORDZEE

		Kreeften		
O.151	14	200	—	118.370
Z.425	12	200	600	133.110

KANAAL

		Tongen		
O.174	13	100	600	114.460
		Kreeften		
		1500		
		Tongen		
O.348	11	200	200	93.810

WITTE BANK

		Tongen		
Z.554	13	30	1400	74.290
Z.745	13	20	1400	86.420
O.165	13	30	1200	49.010
O.218	12	20	1800	84.510
O.200	13	20	1600	90.900

KREEFTENPUT

		Kreeften		
O.279	11	120	700	77.785
		Tongen		
Z.274	10	60	300	83.040
		Kreeften		
		1000		

WEST

		Tongen		
O.77	6	40	—	36.690
O.806	5	50	—	45.570
O.15	4	20	100	29.960
O.327	5	30	200	21.410
N.710	5	30	—	35.710
O.349	4	50	—	23.760

NOORD

		Tongen		
O.153	12	100	200	65.190
Z.583	11	70	700	81.300

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 13 AUGUSTUS

Noordzee: O.305
Kanaal: O.249 O.266 O.287
Witte Bank: O.82 O.131

DINSDAG 16 AUGUSTUS

IJsland: O.297 O.108 O.318 O.331
O.31

West: O.345 O.196
Kanaal: O.405 O.175 O.131 O.342

Kreeftenput: O.191 O.246

Witte Bank: Z.511

Noordzee: O.288 O.235

WOENSDAG 17 AUGUSTUS

IJsland: O.324 O.83

Kreeftenput: O.539

Kanaal: Z.543 O.227 O.119

Witte Bank: O.166 O.135 O.165

O.244

West: O.214

Noordzee: O.94

Het werk van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek

WEST-DUITSLAND

Na de tweede wereldoorlog heeft de Westduitse visserij zich in belangrijke mate ontwikkeld. Tot in 1953 is de aanvoer praktisch bestendig toegenomen; in 1955 werd een recordaanvoer genoteerd met 751,3 miljoen kg, doch in 1958 is het cijfer op 651,2 miljoen kg teruggevallen.

Einde 1958 telde de Duitse vloot 3.252 eenheden, w.v. 206 treilers (met 114.473 B.T.), 104 loggers (met 24.241 B.T.), 1.417 kotters en 1.525 kustvaartuigen. De loggers hebben een zeer ongunstige ouderdom (gemiddeld ca 19 jaar); voor de treilers daarentegen bedraagt de gemiddelde ouderdom ca 8 jaar.

De aanvoer in West-Duitsland bestaat hoofdzakelijk uit haring; in 1958 droeg de aanvoer van haring 240,3 miljoen kg voor 99,9 miljoen DM of 36,9 % van de totale aangevoerde hoeveelheid en 35,1 % van de totale waarde. De tweede plaats wordt ingenomen door rode zeebaars en de derde door kabeljauw met respectievelijk 17,7 % en 13 % van de totale visaanvoer.

De Noordzee is voor de Duitse vaartuigen de belangrijkste visgrond; circa 47 % van de totale vangst is van de Noordzee afkomstig. De haringaanvoer komt voor

77,1 % uit dit gebied. De verre visserij, nl. IJsland, Groenland, Barentszee, Bereneiland, New Foundland, Labrador en Noorse kust, levert ca 35 % van de aanvoer; de vangsten in deze gebieden vertegenwoordigen 53,7 % van de bodemvis.

Alhoewel de invoer van zeeproducten in de jongste jaren gedaald is, importeert West-Duitsland nog een aanzienlijke hoeveelheid (1). In 1958 beliep de invoer 131,2 miljoen kg voor een waarde van 115,7 miljoen DM. De invoer bestaat hoofdzakelijk uit verse haring (vnl. uit Denemarken, Nederland en Noorwegen), uit conserven (vnl. uit Portugal, Japan en Frankrijk), uit verse of bevroren bodemvis (vnl. uit Denemarken, IJsland en Nederland) en uit gezouten haring (vnl. uit Nederland).

De uitvoer bedraagt slechts een klein deel van de aanvoer. In 1958 beliep de export 43,2 miljoen kg voor een waarde van 54,1 miljoen DM (2), en bestond vooral uit verse of bevroren bodemvis (vnl. voor Oostenrijk, Nederland, België, de USA en Frankrijk), uit bewerkte vis (vnl. voor Italië en België) en uit schaal- en weekdieren (vnl. voor Nederland en Frankrijk).

Bremerhaven - Cuxhaven - Hamburg

Algemeenheden

Onderstaande tabel belicht de betekenis van de drie havens in het kader van de Westduitse visserij (1958).

langrijkste aanvoer haring. Te Hamburg zijn 34 diepzetreibers (met 18.594 B.T.) ingeschreven en is de aanvoer eveneens op haring georiënteerd.

Te Bremerhaven omvat de vismijn drie verkoophallen, nl. halle X (370 m), halle XI (320 m) en halle XV (176 m).

	Bremerhaven	Cuxhaven	Hamburg
Aantal treilers	112	46	34
Brutotonnemaat	63.937	24.458	18.594
Aanvoer in West-Duitsland	651,2 miljoen kg		284,3 miljoen DM
Aanvoer in miljoen kg	220,8	112,8	62,0
waarvan:			
rode zeebaars	67,6	30,3	13,2
haring	50,4	36,1	23,6
kabeljauw	41,2	16,7	10,2
koolvis	31,0	13,6	5,9
schelvis	7,8	3,6	1,5
overige	22,8	12,4	7,5

Bron: Jahresbericht über die Deutsche Fischerei 1958

Uit deze gegevens blijkt, dat Bremerhaven de grootste vissershaven is van West-Duitsland; ca 34 % van de Duitse aanvoer wordt in Bremerhaven aangebracht. Nadien volgen Cuxhaven (17 %) en Hamburg (10 %). (1).

Bremerhaven telt 112 treilers (met 63.937 B.T.) of 54,4 % van de treilersvloot. Hieruit resulteert de grote aanvoer van rode zeebaars, nl. ca 30 % van de totale aanvoer in Bremerhaven. Cuxhaven heeft 46 treilers (met 24.458 B.T.) en als be-

Halle XV is van recente constructie (1950) en heeft een breedte van 35 meter; de twee overige hallen hebben een breedte van 28 meter. De nieuwe halle is gebouwd uit beton en het dak is geïsoleerd met kurk.

(1) In West-Duitsland worden eveneens hoeveelheden vis (in 1958: 8,1 miljoen kg) door vreemde vaartuigen rechtstreeks aangevoerd.

(2) De Duitse aanvoer in vreemde havens niet inbegrepen (in 1958: 8,4 miljoen kg).

(1) De haven van Hamburg is geografisch ongunstig gelegen; deze hinderpaal wordt echter vergoed door het belangrijk hinterland en de grote afname van vis door de stad Hamburg zelf.

Het dak van de oude hallen bestaat uit twee lagen hout, waartussen een glaswolisolatie is aangebracht. De vloerbedekking van de hallen is beton met asfalt; de samenstelling van de asfalt werd speciaal bestudeerd, teneinde te kunnen weerstaan aan de viszuren. De vloer heeft een snelle afvoermogelijkheid en wordt regelmatig gereinigd met stadswater. Het reinigen van de hallen wordt verricht met waterslangen door een werkploeg welke zich verplaatst met een elektrisch aangedreven traktor. In warme periodes worden de hallen afgekoeld door het spuiten van water onder hoge druk. Speciaal mag worden vermeld dat enkel elektrisch aangedreven tractors in de verkoophallen zijn toegelaten.

In de nieuwe vishalle bevindt zich een speciale telefooninstallatie, waarbij de kopers kunnen opgeroepen worden of in verbinding kunnen komen met hun afnemers.

De vis wordt tentoongesteld in houten kisten. Deze kisten (ca 60.000) zijn versterkt met hoeken in aluminium en zijn eigendom van het « Fischereihafen Betriebsgesellschaft ». De kisten mogen door de afnemers meegenomen worden en worden door het « Betriebsgesellschaft » terug afgehaald. Het biedt evenwel een slordige indruk de kisten rondom de vishallen en op de openbare wegen verspreid te vinden. De viskisten worden machinaal gewassen, vooreerst worden de kisten onder lage druk uitgewassen, dan onder hoge druk en tenslotte, naar werd beweerd, met een ontsmettingsmiddel (Tegoproduct). De kisten gaan door de machine op een transportband, waarvan de snelheid kan geregeld worden naar de toestand van de kisten. De wasinstallatie bevindt zich in de omgeving van de hallen.

De vismijn te Cuxhaven heeft momenteel twee verkoophallen (IX en X) in gebruik; een derde halle (IXa) is in aanbouw. Halle IX kwam reeds klaar bij het begin van de tweede wereldoorlog, doch werd in 1957 omgebouwd; halle X werd geopend in 1954. Beide hallen hebben een totale lengte van 520 meter. De breedte is ca 50 meter; door deze breedte is het ook mogelijk het weghalen van de vis langs de loskade te verzekeren. De halle IXa zal een lengte hebben van 125 meter en een breedte van 54 meter. De halle zal vier verdiepen omvatten. Onder de halle zullen koelkelders worden aangebracht, terwijl op het eerste verdiep diepvriesopslagplaatsen zullen worden omgebouwd; transportbanden en liften zullen de kelders met de diepvriesinstallaties verbinden.

De hallen zijn gebouwd uit beton; de vloerbedekking bestaat uit beton met asfalt. Het reinigen geschiedt door een mobiele dienst. In de zomermaanden worden de hallen, zoals te Bremerhaven, afgekoeld met water. Op bepaalde plaatsen kan het mijnpersoneel met lopend water de botten afspoelen.

Naar het model van Bremerhaven is ook te Cuxhaven in de hallen een telefooninstallatie ingericht.

De vis wordt uitgestald in houten kisten zonder versterking met aluminium. De kisten worden door de kopers meegenomen, doch het « Betriebsgesellschaft » zorgt voor het onderhoud van de kisten. In tegenstelling met Bremerhaven, worden de kisten te Cuxhaven gereinigd in een ambulante wasmachine.

Te noteren valt dat ook te Cuxhaven enkel elektrisch aangedreven tractors in de verkoophalle zijn toegelaten.

De haven- en mijninstallaties te Hamburg werden in de laatste oorlog grotendeels verwoest. Sedert 1953 is men evenwel aan de heropbouw begonnen. De twee verkoophallen welke aan elkaar palen, zijn opgetrokken in beton. Met het oog op de koelte, werd speciale aandacht besteed aan de hoogte van de hallen.

De gebruikte viskisten zijn uit hout, zonder versterking met aluminium. De kisten worden gereinigd met een waterlans.

xxx

In de drie havens wordt het vismijncomplex bestuurd door een « Fischereihafen Betriebsgesellschaft mbH ». Dit organisme laat zich in met het lossen, de organisatie van de markt, de afslag en de financiering ervan, het onderhoud en de inrichting van de vishallen, de aankoop van viskisten, enz.

HET ONDERZOEK

1. — De behandeling aan boord

De Duitse havens zijn, ten opzichte van de verre gronden, betrekkelijk ongunstig gelegen; de reizen op Groenland en IJsland geven een gemiddelde van 21 zeedagen. Bij de bemanning wordt dan ook aangedrongen aan de behandeling de meeste aandacht te besteden.

Naar beweerd wordt, is de verhouding ijs-vis ongeveer 50-50; het gebruikte ijs is brokkenijs en kost 24 DM per ton (ca 280 BF).

Zoals in vele andere landen begint men in Duitsland steeds meer en meer in kisten geborgen verse haring aan te voeren; de kwaliteit van deze haring is dan ook zeer goed.

Aan het visruim en de planken wordt veel zorg besteed: in de havens worden zij grondig met stadswater gereinigd.

2. — Het lossen en sorteren

Te Bremerhaven begint het lossen te 20 uur en eindigt normaal rond 7 uur 's morgens.

De organisatie van het lossen van de grote vaartuigen is toevertrouwd aan het « Fischereihafen - Betriebsgesellschaft »; voor kleine vaartuigen (kotters) en zelfs middenslagtreilers kunnen de reders, mits toelating van de directie van het « Betriebsgesellschaft », zelf het lossen van hun vaartuigen verzekeren.

Een losploeg (ook gang genoemd) bestaat uit 12 man en heeft een gemiddelde loscapaciteit van 160 kisten vis of 200 kisten naring per uur. Verschillende losploegen kunnen voor het lossen van eenzelfde schip ingeschakeld worden, doch iedere ploeg beschikt over zijn eigen materieel, moet instaan voor het lossen van het nodige aantal bennen per uur, heeft een bepaalde plaats voor de geloste vis in de verkoophal, moet dezelfde soorten en kwaliteit bij elkaar uitstallen, de ongeschikte vis uit de markt zetten, enz. De lossers worden betaald tegen stukloon; aan de lossers worden ook bepaalde faciliteiten verleend (eet- en wasgelegenheid, drogen van werkkledij, enz.). Te vermelden valt ook dat de taakverdeling van de lossers om de week verwisseld wordt.

Het lossen zelf geschiedt op volgende manier: de vis komt uit het ruim in plasticen bennen; de ben wordt op een gangplank gezet en met een haak tot bij een bascule getrokken; de vis wordt overgegoten in een houten kist en op 54 kg gewogen; twee aan twee worden de kisten met een wagentje tot aan de verkoopplaats gebracht en worden er per soort in dichte blokken naast elkaar geplaatst. Met uitzondering van heilbot en rog, welke gelegd worden op de zijkant van een kist, worden alle andere vissoorten in kisten tentoongesteld.

Voor het lossen van de industriële vis (haring, sprout, e.a.) wordt een speciaal losapparaat gebruikt, nl. een lopend bandsysteem met schoepen; dit losapparaat is gemaakt naar het model dat te Esbjerg wordt aangewend.

Bij het lossen en wegen worden enkel de grote stukken ijs verwijderd en in het dok geworpen, vandaar dat de kisten op een « toegewicht » van 4 kg worden gewogen. Het sorteren geschiedt niet op tafels, doch bij het overgieten van de vis uit de ben in de houten verkoopkist.

Te Cuxhaven en Hamburg geschiedt het lossen en sorteren op dezelfde manier als te Bremerhaven. Op volgende afwijkingen kan evenwel gewezen worden.

In tegenstelling met Bremerhaven bestaat te Cuxhaven een losploeg uit 14 man (met een loscapaciteit van gemiddeld 180 tot 200 kisten per uur), terwijl de vis in rieten bennen uit het ruim komt in plaats van in plasticen. Te Hamburg omvat een losploeg eveneens 14 man, doch de vis wordt via een lange mechanische gang van het dek, over de straat, naar de verkoophal gebracht. Te Hamburg blijken de kopers ten eerste gesteld te zijn op een grote variatie van vis, zodat gesorteerd wordt naar soort, grootte en kwaliteit.

Er moet genoteerd worden dat in de drie havens gestreefd wordt om het lossen volledig te mechaniseren; hiermede wordt snelheid bij het lossen beoogd, alsmede het verlichten van de arbeid en het verbeteren van de behandeling van de vis.

3. — De verkoop

Te Bremerhaven vangt de markt aan om 7 uur 's morgens en eindigt normaal tegen de middag.

De verkoop geschiedt per opbod en wordt geleid door een roeper, die in een hoge wagen langs de te verkopen vis wordt getrokken. Het opbodstelsel blijkt goed bestudeerd te zijn, vermits het een vlugge verkoop toelaat. Daarenboven heeft de verkoop plaats op drie plaatsen tegelijk, nl. voor haring, voor rode zeebaars en voor kabeljauw, koolvis en schelvis.

Tijdens de verkoop staan de kopers op de randen van de kisten, doch vermits de kisten ruimschoots 54 kg kunnen inhouden, wordt de vis niet onder de voeten verpletterd en oefent dit geen nadelige invloed uit op de kwaliteit van de vis.

Bij het weghalen van de vis worden verschillende wagens door een elektrisch aangedreven tractor getrokken; deze wagens worden volgeladen met kisten vis en buiten de hal gebracht, waar andere tractoren de wagens tot de onderscheidelijke kopers voeren. Dit vervoer is in handen van een vervoeronderneming.

Wegens de enge plaatsruimte tussen de gangen en de grote hoeveelheden vis die worden verhandeld, levert het weghalen van de vis te Bremerhaven zekere moeilijkheden op. Daarenboven zijn de hallen slechts toegankelijk langs de straat. Alhoewel grote partijen vis door één koper worden afgenomen, geschiedt het weghalen dan ook enigszins traag. Teneinde het weghalen te vergemakkelijken, werden onlangs twee pakhuizen afgebroken, zodat langs deze weg het vervoer ook zal kunnen geschieden.

Het verkoopsysteem te Cuxhaven is hetzelfde als te Bremerhaven. De vismijn is echter beter uitgebouwd, zodat het weghalen van de vis gemakkelijker en sneller geschiedt: tussen de partijen vis is voldoende plaatsruimte om de wagens te laden; tevens is het mogelijk de vis weg te halen langs de brede loskade.

Ook te Hamburg geschiedt de verkoop naar het model van Bremerhaven; de verkoop die te 7 uur begint, is evenwel reeds ten einde rond 8-9 uur. De vis kan weggehaald worden langs de loskade, terwijl vierwielkarretjes worden aangewend om de vis naar de vrachtwagens te brengen, die in de omliggende straten zijn opgesteld.

4. — De pakhuizen

Te Bremerhaven is slechts aan één verkoophal een aantal pakhuizen verbonden; de meeste pakhuizen en visverwerkende bedrijven bevinden zich dan ook in de omgeving van de vismijn. De pakhuizen in de vismijn zijn, zoals deze in de omgeving, opgevat als verwerkende bedrijven: er zijn fileermachines en koelopslagplaatsen voorhanden en in enkele worden zelfs conserven vervaardigd.

Het gebruikte materieel is in reine staat en de tafels waarop de vis bewerkt wordt, bestaan meestal uit roestvrij metaal. In sommige pakhuizen zijn de muren bekleed met tegels tot op een hoogte van 2 meter, in andere zijn de muren met black-vernissen bestreken. In vele pakhuizen is de vloerbedekking stuk.

De vis of visfilets worden verpakt in houten kisten met ijs en papier.

De visafval wordt bewaard in kleine metalen recipiënten die bijtijds door de vismeelfabrieken worden afgehaald.

Te Cuxhaven wordt in de pakhuizen die aan de vismijn verbonden zijn, de vis eveneens industrieel verwerkt. De inrichting van deze pakhuizen is degelijk en het onderhoud wordt goed verricht.

Te Hamburg zijn de pakhuizen aan de overzijde van de vismijn gesitueerd. De pakhuizen zijn gebouwd op de hoogte van de laad- en loskade van de mijn, zodat het laden en lossen zeer gemakkelijk kan geschieden. Voor Hamburg valt speciaal te noteren, dat het « Betriebsgesellschaft » een hal heeft gebouwd, uitgerust met de meest moderne fileermachines, waar de handelaars tegen stukloon de vis kunnen laten fileren.

5. — Het vervoer

Te Bremerhaven wordt veel vis per spoor verzonden. De handelaars uit het binnenland die rechtstreeks op de markt kopen, versturen hun vis met vrachtwagens; voor het vervoer naar de bedrijven in de omgeving van de mijn worden open wagens gebruikt.

Te Cuxhaven wordt naar schatting 25 % van de vis per spoor verzonden en 75 % langs de baan.

Te Hamburg geschiedt het vervoer praktisch uitsluitend met vrachtwagens, daar de grootste hoeveelheid van de aangevoerde vis afzet vindt in Hamburg zelf.

6. — Groot- en kleinhandel

De kustgroothandel is praktisch uitsluitend in de vier grote vissershavens geconcentreerd, nl. Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburg en Kiel. De kustgroothandelaars kopen op de afslag, bij voorafname, alsook rechtstreeks aan « Fischereigenossenschaften » (bv. voor haring van de loggers aan de « Deutsche Herring Handelsgesellschaft ») en verkopen aan groothandelaars in het binnenland en aan kleinhandelaars. Alvorens verkocht te worden, wordt de vis meestal gefileerd (ca 70 à 80 %). Het fileren vormt één van de hoofdbedrijvigheden van de kustgroothandel.

De groothandel in het binnenland heeft nog slechts betekenis in de grote industriële centra; hun activiteit bepaalt zich tot het verkopen aan de kleinhandel en de grootverbruikers.

De visprodukten worden in het klein verkocht door gespecialiseerde viswinkels, door algemene voedingswaren winkels, door leurhandelaars en door visrestaurants (gebakken vis). In de grote steden blijkt het aantal kleinhandelaars voldoende te zijn.

Speciaal valt in West-Duitsland de verticale uitbouw van het visserijbedrijf te vermelden. Dit betekent dat rederijen financiële interesse hebben in de groothandel, de verwerkende nijverheid en zelfs in de kleinhandel. De twee belangrijke vertikaal uitgebouwde bedrijven zijn de « Nordsee AG » en de « GEG » (Groszeinkaufs Gesellschaft Deutscher Konsumgenossenschaften m. b. H.).

Anderzijds bestaan voor de kleinhandel ook centrale aankooporganismen, zoals bv. de EDEKA (Verband Deutscher Kaufmännischer Genossenschaften).

7. — De visverwerkende nijverheid

De visverwerkende nijverheid is in West-Duitsland zeer sterk uitgebouwd. Behalve het fileren van de vis, welke een industrieel karakter draagt en de talrijke verwerkingen van haring en koolvis, bestaan in West-Duitsland een groot aantal vismeel- en visoliefabrieken.

Vele bedrijven leggen zich ook toe op de verwerking van een grote gamma van produkten en beschikken over moderne bedrijven, die sterk geautomatiseerd zijn.

De bezochte inrichtingen waren degelijk uitgerust: stevige vloerbedekking, goede muurbekleding, geschikte aan- en afvoer van water, werktafels met roestvrij metaal, automatische afvoer van de afval, enz.

In West-Duitsland is in de jongste jaren de diepvriesproductie in betekenis toegenomen (ca 15.000 ton per jaar); de verkoop van diepvriesprodukten blijft momenteel evenwel nog steeds op het buitenland gericht.

8. — Keuring en kwaliteitsvoorschriften

In de havens wordt de keuring verricht door een veearts. Vóór de aanvang van de markt gaat de veearts de mijn rond en worden de door hem afgekeurde partijen uit de markt genomen. De plaats waar deze partijen opgesteld stonden, wordt onmiddellijk met water afgespoeld. De vis welke de minimumprijs niet behaalt, wordt eveneens uit de markt genomen en door de diensten van de havendirectie met erosine overgoten.

Met de oprichting van de SAC (Seefischabsatzgesellschaft) heeft men in de vissershavens de vis volgens vier kwaliteitsklassen ingedeeld, nl. klasse S (aan boord in kisten geborgen vis), klassen A, B en C.

Voor de binnenlandse handel gelden in West-Duitsland de voorschriften van het « Lebensmittelgesetz ».

ZIE VERVOLG TOEKOMENDE WEEK

Is een Staatsleepboot verantwoordelijk voor aangerichte schade ?

Op 21-11-'59 verliet de O.254 van reder John Lauwerijns de haven van Oostende en moest de volgende dag door de staatsleepboot « Zeetijger » wegens motordefekt terug naar de haven gesleept worden.

Ter hoogte van de « Trapegeer » boei werd de O.254 door de « Zeetijger » op sleeptouw genomen en bij het manoeuvreren om de stilstiggende O.254 op sleeptouw te nemen, vaarde de staatsleepboot bij stil weder de O.254 aan, met het gevolg dat er voor meer dan 6.000 F schade berokkend werd. De Belg. Staat weigerde deze schade, welke het gevolg was van een onvoorzichtig manoeuvre van de staatsleepboot te betalen. De verzekeringsmaatschappij « Hulp in Nood » leidde voor de reder van de O.254 de zaak in voor de rechtbank, bewerdend dat het niet is omdat men hulp biedt dat men het recht heeft door een foutief manoeuvreren het op te slepen schip schade te berokkenen.

Het Zeewezen beweerde dat de staatsleepdiensten zelfs wanneer ze schade berokkenen aan een vaartuig, ingevolge art. 5 van het K.B. van 20-8-1935, niet verantwoordelijk zijn voor de schade door de sleper aangebracht. De verzekeringsmaatschappij integendeel was van oordeel dat zulks alleen het geval kan zijn, zo er heilkracht bestaat, maar niet zo het bewezen is, dat de schade een gevolg is van een verkeerd manoeuvre of een foutieve daad van de staatsleepboot. De vrederechter te Oostende komt thans de Staat te veroordelen om de kosten en schade van het geding te betalen.

Het vonnis dienaangaande meldt dat alhoewel er tussen een schip en de Bel. Staat een overeenkomst voor opsleping bestaat en het opgesleepte vaartuig kontractueel de verantwoordelijkheid draagt bij opsleping en alhoewel de B. Staat zich steunt op een K.B. van 20-8-'35 welke zij beweert in het Staatsblad versohenen te zijn op 24-8-'35 het de B. Staat niet ont-

slaat van haar verantwoordelijkheid wanneer de schipper foutief is.

Meer nog het bewuste K.B. verscheen op 20-8-'35 en stelde het nieuw opslepingstarief vast voor sleepdiensten te Oostende, maar het vermeldt niet in uitvoering van welke wet het genomen werd en het bevat niet DE VOLLEDIGE TEKST van het besluit noch de voorwaarden waarin de niet verantwoordelijkheid van de B. Staat vaststaat.

Om deze redenen werd de Belg. Staat veroordeeld tot de betaling van de schade en alle onkosten.

xxx

De vraag stelt zich nochtans of bij een nieuw Kon. Besluit welke de voorwaarden vastlegt, het dan aan een Staatsleepboot toch toegelaten zou zijn door een foutief manoeuvre een schip schade te berokkenen of te kelderen!

BREVETTEN EN VERGUNNINGEN VOOR DE ZEEVAART

De volgende brevetten, certificaten en vergunningen werden in de loop van de maand juni 1960 toegekend.

Brevet van kapitein ter lange omvaart: Copers F.J.; Bernaers E.M.

Brevet van tweede luitenant ter kunstvaart: Geryl A.G.

Brevet van officier-werktuigkundige 1e klasse: Harvent J.A.

Brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding: Brysse F.Ch.

Certificaat van sloepgast: Vanderbeken W.H. Desitter; P.E.; Willems M.A.; Tavernier R.Ch.; Roels H.A.; Vansteenkiste R.C.; Moerman R.E.; Deley J.P.R.; Barbe K.L.

Certificaat van bekendheid met de reglementen betreffende de navigatie: Bassens K.; Boussemaere R.; Albrecht F.; Decoo A.; Seys R.; Ackerman A.; Verbanck A.; Borret P.; Verburgh A.; Ver-cruysse G.; Vandembrielle L.; Vanhoorne Ch.; Pieters L.; Wintein R.; Cauwelier F.; Sel K.R.

Vergunning voor het bedienen ter visserij van motoren van minder dan 80 pk: Vervaecke R.; Beerens J.; Devinck J.; De Schacht L.; Beerens C.R.; Vers-teghe E.; Clybouw M.; Descamps P.; Calier F.

Toeristische Visrally te Heist kende groot succes

Telkens wanneer het stadsbestuur van Heist er de gelegenheid toe heeft, wordt de nadruk gelegd op de folklore en het visverbruik. Een initiatief dat zeer lovenswaardig is omdat het een onvervalste reclame betreft voor een badstad waarvan de bevolking in het verleden zo goed als nu voor een groot deel aan de zee en het visserijbedrijf verbonden is.

Zo was het inrichten van een visrally of anders gezegd een wedstrijd om de mensen de vis beter te leren kennen en eten, een propagandastunt te meer, die midden het seizoen een succesvolle afwisseling bracht.

Op de Zeedijk, tegenover de Heldensquare, waren 5 viskraamjes opgesteld. In stand nr 1 vond men 20 soorten verse vis, waarvan er 10 door de mededingers moesten herkend worden. Stand nr 2 bracht ons de bereide vis. Het was iets voor de fijnproevers, die nochtans niet zo gemakkelijk de verwerkte vissoorten wisten te herkennen. In de derde stand moest gezocht worden naar de namen van enkele schelpvissen, zoals kreeft, mosselen e.a. Stand 4 was bestemd voor gerookte vissoorten, terwijl in de laatste stand de Belgische viskonserven aan de beurt kwamen.

Er was dus vis genoeg om van de rally een spannende wedstrijd te maken, maar de vis was niet alles, want de deelnemers moesten nog 7 andere vragen beantwoorden, waaruit moest blijken dat ze toch ook iets over Heist kenden. Waren die vragen niet om over te struikelen, het zwaartepunt lag bij de visstanden, die de ganse namiddag letterlijk bestormd werden. Er werd gekeken en herkeken, geproefd en nog eens geproefd, maar voor velen was er soms een raad-seltje dat de juiste oplossing niet kreeg, zodat vele fijnproevers er

toch naast tipten!

Zo kwam het dat van de meer dan 300 deelnemers er geen enkele in slaagde al de punten te overen. De visrally gaf 14 deelnemers met 43 punten op 44, zodat er moest geloot worden om volgende uitslag te bekomen:

1. De Kuysser Marc, Gentbrugge; 2. Janssens Frieda, Antwerpen; 3. Deruelle Michel, Heist; 4. Janssens Marguerite, Heist; 5. Herreboudt Marcel, Heist; 6. Van Looy Jozef, Turnhout; 7. Claes Gaby, Brussel; 8. Hagedoorn Cecile, Lier; 9. Baert André, Heist; 10. Pelfrene Roland, Gentbrugge.

De jury bestaande uit de heren De Puydt en Boels van de vereniging voor propaganda voor visverbruik, dhr De Wispelaere en Leliaert van het stedelijk feestkomitee, de heren Gobert en Groothaert van de stedelijke dienst voor toerisme werd voorgezeten door de schepen der feesten, dhr R. De Corte die om 19 uur overging tot de uitreiking der prijzen.

Voor volgend zomerseizoen wordt een autorally naast een wandelrally in het vooruitzicht gesteld. — H.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

Garnaalvissers mogen opnieuw aan de klaagmuur staan

Opnieuw is een maand voorbij en opnieuw hebben de garnaalvissers erbarmelijk kleine vangsten en geringe opbrengsten geboekt. Inderdaad, de maand juli is hen al even ongunstig geweest als de voorgaande maanden van dit wel bijzonder slechte garnaaljaar.

Door de Oostendse garnaalvissers werden in totaal slechts 8.700 kg garnaal in de garnaalmijn verkocht. De vele dagen met ongunstig weder waren mede oorzaak dat in plaats van 714 vangsten zoals vorig jaar er thans slechts 247 werden verkocht. Nochtans is het slechte weder hier niet de enige oorzaak van. Ook de kleine vangsten waaraan maar geen verbetering scheen te zullen komen, speelden hier een rol in die zin dat de meeste van deze kleine kustvaartuigen het zekere voor het onzekere namen en ter visvangst uitvoeren. Met de altijd nog redelijke prijs die voor hun veelvuldig gevangen zaadsels wordt gegeven, hebben deze schepen geen zo'n slechte maand achter de rug. In elk geval deden ze het nog altijd heel wat beter dan de garnaalvissers.

Er blijven trouwens nog slechts een zeventiental schepen over die op garnaal varen en deze hebben een totale opbrengst geboekt van 449.292 F, bedrag dat vorig jaar 1.514.995 F beliep. Al was de prijs dit jaar veel beter (natuurlijk) en 12 F hoger dan vorig jaar, toch waren de bereikte opbrengsten nog heel wat lager dan in juli 1959. Waar thans slechts 1.819 F werd bereikt, stond in het voorgaande jaar 2.120 F op het boekje.

Prijzen die gemiddeld 67 F belopen, hebben in de loop van de verschillende keren een flink stuk boven dit cijfer gelegen. Daarbij moet dan de taks van 7,50 pct gerekend worden. Wanneer men dan al het grootste gedeelte van hetgeen men in de mijn kocht terug kan verkopen, maar toch nog met een paar kilo overblijft, dan is deze kleine winst er helemaal aan en moet er dikwijls nog bijgeteld worden. Is het dus voor de vissers verre van goed geweest, voor de handelaars was het evenmin rooskleurig. Mochten de iets gunstiger voortekens die deze maand reeds konden vastgesteld worden, verder aanhouden en nog verbeteren.

Geneeskundige handleiding ten dienste van de visserij

Het is elke bekend, ingevolge de thans geldende reglementering, elke kapitein gelast is met de geneeskundige zorgen aan de leden van zijn bemanning en desgevallend aan passagiers, welke gedurende het verloop van de reis verwondingen oplopen of ziek worden. De bevelhebber van een schip draagt de verantwoordelijkheid van deze zorgen, voor zover geen geneesheer aan boord is.

Als eerste vereiste wordt vanzelfsprekend gesteld dat elke kapitein volledig ingelicht weze omtrent zijn verplichtingen, opdat hij deze naar best vermogen zou kunnen nakomen. Het gezag van de kapitein moet immers op gezondheidsgebied voortdurend en zo volledig mogelijk zijn, temeer daar zijn wezenlijke taak zich in dit verband niet beperkt tot het visen maar hij tussenkomt in geval van ziekte of ongeval, en tevens acht moet slaan op de naleving van de elementaire hygiënische regels. Teneinde elk schipper desbetreffend ter hulp te komen, alsmede ter vervulling van art. 4 van bijlage XIV aan het Kon. Besluit van 12-12-57, houdende Zeevaartinспекtiereglement, dat de verplichting oplegt, zorg te dragen dat aan boord van elk schip een door het Distrikthoofd van de Zeevaartinспекtie aangewezen handleiding aanwezig is, heeft het Ministerie van Verkeerswezen in 1940 een «Elementaire Gids» uitgegeven.

Gezien de aanzienlijke vorderingen der wetenschap op geneeskundig gebied in de loop van de laatste jaren, hebben de diensten van het betrokken Ministerie, het terecht nuttig geacht deze Gids te herwerken, aan te vullen en te wijzigen, teneinde een trouwe handleiding te bekomen, aangepast aan de laatste opvatting en methode der geneeskunde.

Wij hebben de onlangs verschenen «GENEESKUNDIGE HANDLEIDING TEN DIENSTE VAN DE KAPITEIN» doorgelezen, en hebben moeten besluiten dat de inhoud als dokumentatiegids en leidraad voor kapiteins uitstekend is. Is het juist dat de Visserijmanak de elementaire principes weergeeft, dan moeten wij hier onmiddellijk aan toevoegen dat deze Handleiding qua opvatting, doelmatig en duidelijkheid, de volledige voldoening van elke kan wegdragen en op geen enkel schip zou mogen ontbreken.

Na een opsomming te hebben gegeven van de genees-heel-, verband- en ontsmettingsmiddelen, met opgave van de gebruiksaanwijzing, wordt in een tweede hoofdstuk de gereglementeerde samenstelling van de verbandtrommel voor reddingsboten weergegeven met eveneens de gebruiksaanwijzing dezer geneesmiddelen.

Een derde hoofdstuk behandelt de Engelse geneesmiddelen en

geeft de omzetting van de Engelse maten in het voor ons van toepassing zijnde decimaal stelsel.

In een vierde hoofdstuk worden aanduidingen verstrekt op medisch gebied aangaande de kentekens en behandeling van letsels of ziekten. Het heeft niet de doelstelling een volledige behandeling voor te schrijven. Dit is trouwens ook niet mogelijk. Wat nagestreefd wordt is de scheepskapitein in staat te stellen de hun ter beschikking staande geneesmiddelen zo nuttig mogelijk te gebruiken en hun tevens te leiden bij de zorgen welke zij dienen toe te passen aan zieken en verongelukten vóór de komst van een geneesheer, op dewelke zij dan aanstonds beroep moeten doen van zodra de omstandigheden dit mogelijk maken.

Na in een vijfde hoofdstuk de tekens te hebben aangegeven die wijzen op het intreden van de dood, worden in een zesde hoofdstuk inlichtingen verstrekt betreffende de dienst voor Radio-Medisch raadpleging, welke bestendig funktionneert.

In een laatste hoofdstuk wordt op een beknopte wijze de aandacht gevestigd op de bijzonderste punten die de kapitein steeds van dienst zullen zijn en die door reglementen of internationale overeenkomsten zijn vastgelegd.

Diegenen, welke voor deze twaalftalige brochure belangstelling mochten koesteren, kunnen het bekomen door overschrijving van 32 F op P.C.R. nr 354.84 van de Rekenplichtige der Paketboten te Brussel.

NAAR EEN NEDERLANDS - NOORSE OVEREENKOMST ?

Uit bepaalde bron werd vernomen dat het niet onwaarschijnlijk is dat de Nederlandse en Noorse regering het onder elkaar op een akkoordje zouden gooien wat betreft het markten en de verdeling van zeeproducten in bevroren toestand. In dit verband hebben twee maatschappijen uit voornoemde staten, nl. de Norsk Frossenfisk A.L. uit Oslo en de Nederlandse Firma Zwamenburg uit Oss, reeds contact met elkaar gezocht.

De Noorse firma verklaarde dat ze zinnig is de naam van het huis, N.V. Interfrosme, te IJmuiden te veranderen in Frio Diepvries N.V. Terzelfdertijd zou de Firma Zwamenburg een aandeel nemen in de aktiviteit van de vennootschap.

De nieuwe maatschappij zou verantwoordelijk zijn voor de verdeling van de Noorse produkten en de diepbevroren produkten van de firma Zwamenburg. — B.

De Sch.46 moest terugkeren

WAAR GAAT HET HEEN ?

Dat zich overal een tekort aan bemanning voordoet is een feit. In België is de dop de ziekte dat er velen niet willen varen, tenzij ze er goesting toe hebben, in Holland is de snelle uitbreiding van de bouw van de vissersvloot de oorzaak. Voeg daarbij het groot gebrek aan goede wil in geval van heikracht en men zal begrijpen dat de toestand hachelijk wordt. De Haagse Courant schrijft dienaangaande het volgende :

Aan boord van de logger SCH. 46 heeft zich deze week onder de Engelse kust een geval van dienstweigering voorgedaan. Vijf opvarenden weigerden de bevelen van de schipper verder op te volgen, waardoor het vissen onmogelijk werd en de logger naar de thuishaven moest keren. Donderdagavond laat is de SCH.46 binnen gelopen.

Het meningsverschil tussen de schipper en een deel van de be-

manning vindt zijn oorzaak in een onderbezetting. Volgens de C.A.O. moet een logger bemand zijn met zestien opvarenden. De SCH.46 voer echter uit met slechts veertien man, waaronder een opstapper van 72 jaar, die geen werk meer kan doen en een jongen van 13 jaar, die dus volgens de wet niet mag werken, maar als reep-schieter zou fungeren. De oude man zou op de visgronden worden vervangen. Hij ging wel van boord maar er kwam geen ramplaçant. Er zou dus met twaalf man moeten worden gevist, want het reep-schieten was inmiddels voor de 13-jarige te zwaar gebleken. Dit weigerden vijf van de opvarenden. Na overleg met zijn rederij is de schipper naar huis gevaren. Hij heeft zich de affaire zeer aangetrokken, temeer daar hij hoorde dat na zijn vertrek op de visgronden enorme vangsten zijn gemaakt. De recherche heeft de zaak in onderzoek.

AANSLUITING BIJ DE EURO-MARKT VERPLICHT ITALIE TOT DE DIEPZEEVISSERIJ

Verslag werd uitgebracht over de vergadering van het Italiaans Nationaal Kongres voor de visserij, die onlangs gehouden werd. Naast de vele punten die in verband met de Italiaanse visserijbedrijvigheid besproken werden staat ondermeer dat door het feit dat Italië zich bij de Euro-markt aansluit, zij noodgedwongen de diepzeevisserij zal moeten bedrijven, wil zij niet blootgesteld worden aan de alles opslorpemde concurrentie van de naburige visserijstaten.

De Euro-markt voorziet immers een geleidelijke verdwijning der douanerechten tussen de verschillende aangesloten landen. Terzelfdertijd werd een vrije concurrentie ingevoerd. Dit zal zowel in de kaart spelen van de leveranciers, die zich zullen kunnen specialiseren in hun tak van de zo uitgebreide visserijnijverheid. Dit zal in de eerste plaats voor gevolg hebben dat de kostprijs merkbaar zal dalen. Zodoende zullen de verbruikers genieten van twee voordelen niet gekende voordelen : zij zullen ten eerste veel beter kwaliteit van vis verkrijgen, en ten tweede, de hiervoor betaalde prijzen zullen in vergelijking met vroeger merkbaar dalen, wat ook een mogelijk groter visverbruik met zich zal slepen.

Opdat voornoemde plannen evenwel zouden kunnen uitgewerkt worden dient een ernstige weerstand overwonnen te worden van de nationale administratie evenals deze van de producenten die gewoonlijk bescherming genieten of staatshulp krijgen.

Op het domein van de visserij, hebben de hoge kostprijzen voor Italiaanse produkten alsmede het feit dat Italië in de onmogelijkheid verkeert om de nationale markt voldoende te bevoorraden voor gevolg gehad dat het ondergeschikt werd aan de naburige visserijmogendheden. Het is inderdaad verwonderlijk om vast te stellen dat op de Italiaanse vismarkten voor een totaal bedrag van 38 miljard lire aan visserijprodukten uit de vreemde mogendheden wordt ingevoerd. De heffing van de tolrechten, in het kader van de Euro-markt, zijn niet van aard om aan de huidige toestand verbetering te brengen, integendeel ! Zij kunnen slechts de kans op overstroming van de Italiaanse markten door visserijprodukten uit de naburige vissersstaten gevoelig doen toenemen. Het is immers geweten dat zowel de toestand in Frankrijk als in Duitsland verre boven de Italiaanse uitsteekt zowel wat betreft produktie als visserijmethodes, en Italië is zich wel bewust dat het gevaar uit die richting dreigt.

Dit maakt een risico uit voor Italië, en het kan zich de weelde niet veroorloven dit risico op te lopen. Het is daarom dringend noodzakelijk dat er aan de toekomst gewerkt wordt, wil men niet geheel tenondergaan. De produktie en de scheepsbouw dienen in de eerste plaats opgedreven, en pas als dit doel zal bereikt zijn zal opnieuw de toekomst zonnig zijn langsheen de Italiaanse kusten. — B.

ZEEBRUGGE

Stedelijke Vismijn

ZONDAG 21 AUGUSTUS 1960

VISSERIJFESTIVAL

Ten voordele van : «Het Koninklijk Werk van de ibis» — «Stichting Helena en Isabella Godtschalck» — «Het Koninklijk Werk van de Weduwen en Pupillen van de Zee».

Programma der feestelijkheden

- 10 u. : Plechtige Dienst in de St Donaaskerk voor de afgestorven zeelieden en tot welzijn van alle zeevarenden, opgeluisterd door een symfonisch orkest.
- 11 u. : Jaarlijkse Plechtigheid der Zeewijding aan het Staketsel bij de Vismijn.
- 12 u. : Inhuldiging gedenkplaat Minister Lefebvre op het staketsel met de medewerking van Technivox, het Mijnerkerskoor en het Mijnerkersmuziekkorps van Jemappes.
- 14 u. : GROTE VISSERIJSTOET.
- 16 u. : Vismijnstraat : Folkloristische visserijdansen.
- 19 u. : **Johny Dyns en Rik Vanderheyden** (Animators - Radio en T. V. vedetten) stellen voor in de Stedelijke Vismijn :

EEN MUSICORAMA ALL SHOWS-PRODUKTIE

onder de regie van **KAREL LOCUFIER**, algemeen regisseur van de Koninklijke Opera van Gent

Het Orkest van de Kon. Opera van Gent, o.l.v. Maestro-Componist Jef Nachtergaele.

CHARME : Het Balletkorps van de Kon. Opera van Gent, o.l.v. Mej. Louise Devaux, balletmeesteres met de solisten Greta Lintz, Betty Schelstraete.

Bel Canto en Operette met Dames : Simone Van Parijs (sopraan), Yola De Gruyter (mezzo-sopraan), Georgette Van Beveren (sopraan), Mia Clein (divette).

Heren : Frank Tauwer (tenor), Jules Demulder (bariton),

Richard Plumet (basse), John Vissers (trial), Roger Willems (trial) van de Koninklijke Opera van Gent.

HUMOR met The Crazy Brothers Charly and Charly.

RITME met Dan Ellery de Belgische Rock and Roll koning. 1ste prijs van de Grote Belgische Variétéprijs Volkswagen 1960.

1 u. : **GROOT VISSERIJVUURWERK.**

DANS met de orkesten

Jo Huberty en zijn dansen, met Francine André, Lady Crooner, Radio en T.V.-vedette.

Juan Stevera zijn Argent. Tango v.d. Olympia van Parijs. Vedette v. d. RTF, Ronnex en Sideral platen.

Oscar Denayer en zijn Museffe ensemble, «Victory» platen, Radio en T.V.-vedette.

De «Dietrich Tyroler Blasskapelle» Oberbayern formatie.

The Belgian Stars met Jimmy Rodgers conferencier Radio en T.V.-; Marc Hotte, gitarist-zanger, vedette van de Hongaars-Belgische film «Quelqu'un frappe à la porte».

Ferry Haeghe en zijn ensemble, de kleine formatie die nu optreedt.

OPVARENDEN GERED MAAR YACHT GEZONKEN

YACHT AANGEVAREN DOOR URKER KOTTER

Dinsdag kwam het tot een aanvaring tussen het stalen yacht «Woelwater», en een vissersvaartuig, die naar het schijnt op het ogenblik van de aanvaring onbestuurd was. Het yacht werd ingedeukt onder de waterlijn en is praktisch onmiddellijk gezonken. De opvarenden van het yacht konden gered worden en werden aan boord van de UK.216 overgebracht.

Het zelyacht dobberde bij windstilte langzaam voort, terwijl de nietsvermoedende opvarenden op het dek lagen te luieren.

Het was slechts op het allerlaatste ogenblik dat zij het vissersvaartuig in het oog kregen. Toch was het evenwel te laat. Ondanks het luidkeels schreeuwen van de opvarenden van het yacht kwam de vissersboot in botsing met het yacht en de steven werd onder de waterlijn ingedeukt.

De Rijkspolitie heeft deze zaak in handen genomen en een proces-verbaal ten laste van de schipper van de UK.216 werd opgemaakt. — B.

NIEUWE VEILIGHEIDSVINDING

VOOR DE KUST- EN ZEEVAART

Dat er aan het beveiligen van de mensenlevens die op zee vertoeven voortdurend gedacht wordt dient wel niet in twijfel getrokken. Getuige hiervan zijn de talrijke conferenties die gehouden worden en waaraan omzeggens alle zeevaartmogendheden deelnemen.

Het is evenwel onontbeerlijk om samen met de ontworpen plannen ook de middelen te vinden die hiervoor dienen aangewend te worden. In dit verband werd ons melding gegeven van een nieuwe vinding die voor alle slag van zeevaart kan nuttig zijn, dit hoofdzakelijk tijdens de nachtelijke tochten. Het gaat hier om stand en positielichten, Code signals 25 Lux. gegarandeerd droog batterijen met een brandtijd van om en bij de 1.200 uur, zodat het niet langer noodzakelijk is dat de elektromotoren blijven draaien.

Het gaat hier om lichten met een automatische fotocel werking. Bij donker worden schakelt het flikker- en standpositielicht zich zelf geheel automatisch in, en bij daglicht gaat het zonder enige bewerking van buitenom uit.

Hier volgen enkele technische gegevens van deze nieuwe vinding :

— Flikkerlicht / fotocel automatisch

Lichtsterkte - 50 lux
Flikkerslag - 60 per minuut
Konstruktie - Aluminium, roestvrij
Batterij - Gummi suspens
Plexiglas - Verblindvrij
Kleur - Geel Europe
Werkingsduur - 1.000 à 1.200 u.
Gewicht - 1,5 kg
Euromarktprijs - 2.180 F

— Standlicht / fotocel automatisch

Zelfde konstruktie als flikkerlicht

Kleur - Rood Europe

Euromarktprijs - 1.860 F

Tot op heden hebben deze lichten een goede verkoop gekend en werden ondermeer aangekocht door staats- en gemeentediensten, rijkswater- en binnenvaart, — B.

NIEUWE BRITSE MINISTER VOOR VISSERIJ

Een moeilijke taak wacht hem !

In vervanging van de h. John Hare, die sedert een tweetal weken tot minister van Landbouw gebombardeerd werd, werd dhr Christopher Soames, oud-minister van Landsverdediging benoemd tot minister van de visserij. Het dient onmiddellijk gezegd dat dhr Soames, die terloops gezegd schoonzoon is van Winston Churchill, geen gemakkelijke taak op de schouders geschoven werd. Inderdaad, op het ogenblik is de Britse regering in volle diskutie met de IJslandse overheid aangaande het vraagstuk der territoriale wateren en algemeen wordt verwacht dat deze bijeenkomst op vrijdag 12 augustus een einde zal nemen.

Dhr Soames, die de jongste is van de huidige kabinetssamenstelling, - in oktober wordt hij pas 40 jaar - heeft evenwel de hem opgelegde taak met vaste hand aangevangen. Een van zijn eerste daden bestond erin kennis te maken met diegenen wiens activiteiten begrepen zijn in de tak van zijn ambt.

De nieuwe minister was eveneens in de gelegenheid zich te onderhouden met een aantal vertegenwoordigers van de hoogzevisserij. Onder de besproken punten werd ondermeer de houding die zal aangenomen worden door de visserijmiddens bij een mogelijke

mislukking van de besprekingen met de IJslandse overheden behandeld. — B.

RUSSISCHE VISSERSVLOOT BIJ NEW-FOUNDLAND

Een Russische vissersarmada van wel 160 schepen bevindt zich op 100 tot 150 mijl ten noord-oosten van New-Foundland, zo heeft de Canadese minister voor visserijzaken J. Angus Maclean in het Canadese Lagerhuis verklaard.

Hij beantwoordde een vraag van een lid die zei, dat er meer Russen - 225.000 - dan Newfoundlanders in het desbetreffende gebied waren.

Maclean zei, dat de vloot normaal viste en zich buiten de territoriale wateren van Canada bevond.

WIE OP DE HOOGTE WIL

BLIJVEN VAN HET

VISSERIJBEDRIJF

neemt een abonnement op

HET VISSERIJBLAD

oostendse markt en vismijnecho's

Deze week willen we de gargaalvisseren de eer geven dit overzicht mee in te zetten. Het is inderdaad wel de moeite waard om hiermee te beginnen nu eindelijk de aanvoer van deze schepen iets groter begint te worden. Vooral maandag werden over het algemeen goede vangsten binnengebracht waarvoor verder goede prijzen betaald werden. Als de weermaker nu verder van de partij wil blijven en onze kleine schepen het uitvaren niet belet, dan is schillende maanden van grote schaarste toch nog een paar maanden van betere vangsten zal komen, al moet niet verwacht worden dat deze twee maanden de achterstand die tot nu toe werd opgelopen, zal kunnen overbruggen of ook maar inkrimpen. En zelfs de aanvoer als vorig jaar in augustus en september zou onze mensen al tevreden stellen indien de prijzen op een behoorlijk peil

zouden blijven. De beste tijd zal dan echter weer voorbij zijn voor het garnaalverbruik. Laten we echter deze goede week niet vergallen door sombere vooruitzichten.

Wat de visvangsten betreft, deze kenden over het algemeen als bevredigend te beschouwen week. De prijzen waren voor de meeste soorten op een renderend peil en de vangsten waren iets groter dan de vorige weken. De IJslanders gingen ook deze week weer met de eerste prijzen lopen, in die zin dat ze beste uitslagen boekten, dit na redelijk korte reizen. Voor deze kleinere IJslanders is het nu ongetwijfeld wel een goede tijd. Voor de witte bankers was het afwisselend goed en minder goed tot slecht. Kanaalvangsten gaven deze week goede uitslagen dank zij de grootte en de prijzen. Noordzeevangsten werden nogal voordelig verkocht dit dank zij de schaarste die er heerst aan witte kabeljauw.

Minder goed was het voor de tongenprijs die opnieuw lager was dan verleden week. De aanvoer was wel groter maar toch niet van aard om iedereen te bevoorraden. Natuurlijk hadden de meeste handelaars al voldoende buitenlandse tongen toen de eigen markt begon.

De totale aanvoer bestond deze week uit 9.250 bennen vis, 29.360 kilo tong, 31.050 kg kreeftjes en 1.000 kg makreel. Ze werd in de afslag gebracht door 51 schepen. Eens te meer waren het de IJslanders die het overgrote deel van de aanvoer voor hun rekening namen. Deze week waren de reizen over het algemeen niet te lang zodat de kwaliteit er wel door kon. De grootte van deze vangsten was bovendien van dien aard dat ze aan de betaalde prijzen wel renderende opbrengsten konden geven. Vooral maandag werd een mooie reis gemaakt door de O.236, schip dat de meest renderende uitslag

boekte van de zeven schepen die van deze visgrond verkochten. Een soort werd flauw verkocht en dat was schelvis. De aanvoer van deze soort is de laatste weken nogal regelmatig en dit blijkt voor schelvis een niet te overwinnen handicap om er de prijs te behouden.

In totaal van deze visgrond 5.720 bennen vis en 20.600 kg kreeftjes.

De Noordzeevangsten waren alle ongeveer even groot, de prijzen bleven op de drie dagen evenwel dezelfde zodat ook de opbrengsten niet te veel verschilden. De beste uitslagen van deze visgrond was voor de O.278 met 135.000 F. Witte kabeljauw kreeg prijzen gaande van 920 naar 1.180 F per ben. Makreel was vooral woensdag duur.

In totaal vier vangsten met 800 bennen vis en 600 kg kreeftjes en 1.000 kg makreel. Door de kanaalschepen werden 560 bennen vis, 3.000 kg kreeft en 2.900 kg tong gelost, dit door vier schepen. Dus merkkelijk minder dan verleden week hetgeen de prijzen op een renderend peil hield. Roggen vooral werden goed verkocht terwijl staartvis, schotse schol en platvis voortdurend een goede belangstelling kenden.

De witte bankers waren deze week alleszins talrijker dan verleden week. In plaats van één kregen we inderdaad 11 vangsten. De tongenaanvoer was dan ook ruimer zodat de prijzen wel iets lager waren. Waar per schip doorgaans niet veel werd gelost konden deze schepen geen renderende opbrengsten bereiken op een paar uitzonderingen na. In totaal 480 bennen vis en 19.300 kg tong. Voor de Oostschepen was het eveneens redelijk mager. De vangsten waren niet te groot en werden aangevoerd op een dag dat voor platvis de laagste prijzen werden genoteerd. De tongenvangsten waren niet zeer groot zodat van renderende uitslagen hier niets in huis kwam. In totaal 120 bennen vis en 900 kg tong uit 2 vangsten.

Van de West was de aanvoer op de eerste en de laatste verkoopdag redelijk omvangrijk. Roggen kenden doorlopend redelijk goede prijzen die echter op het einde van de woensdagmarkt plots daalden. Voor de kleine soorten werden evenmin bijzonder goede prijzen betaald, wijting was zelfs bepaald goedkoop. In totaal verkochten veertien schepen van deze visgrond 930 bennen vis en 4.500 kg tong.

Tenslotte kwamen woensdag nog twee schepen van de Noord met 170 bennen vis en 900 kg tong. Deze vangsten die in tamelijke korte tijd werden bijengevist waren van goede kwaliteit en goed gevarieerd. Er werden dan ook goede prijzen voor betaald, hetgeen van aard was om de opbrengsten op een redelijk peil te brengen.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	6-8-1960	8-8-1960	9-8-1960	10-8-1960	11-8-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	53,60-57,80	44,60-53,40	46,—55,60	46,80-58,—	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	54,—57,60	46,20-53,—	49,80-53,20	53,20-59,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	50,60-56,—	45,40-53,—	47,20-53,40	50,—63,80	.....
Voor-kleine — Toute petite	46,—53,—	40,20-49,20	44,20-50,80	46,60-53,—	.....
Kleine — Petite	33,60-37,80	32,—38,—	39,60-44,40	41,—45,20	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	45,—46,—	42,—45,80	45,60-47,—	40,—49,—	.....
Middel — Moyenne	36,—42,—	30,—37,—	30,—38,—	29,—43,—	.....
Kleine — Petite	19,—34,60	21,20	12,50-24,—	18,—22,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	17,80	13,—14,—	10,—13,—	13,—	.....
Grote iek — Grosse	11,40	12,—13,—	11,80-14,—	13,20-14,—	.....
Kleine iek — Petite	7,40	8,60- 9,60	11,—12,20	10,—13,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	8,—	6,— 9,—	7,40-10,—	9,—11,20	.....
Platjes — Toute petite	4,—	4,— 5,80	4,— 4,80	4,— 7,60	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	12,—	13,60	.....
Middel — Moyen	.....	8,—	7,— 9,40	7,60-10,—	.....
Kleine — Petit	.....	5,40- 5,60	3,20- 6,60	5,20- 6,60	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	25,—	.....
Middel — Moyen	.....	8,—19,—	.....	8,—	.....
Kleine — Petit	.....	4,—	.....	5,40	.....
Rog — Raie	.....	8,—14,—	8,—13,40	8,—16,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	13,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	14,—19,60	17,—23,—	12,80-21,40	.....
Gullen — Petit cabillaud	5,40	3,—10,—	3,—14,—	3,—13,60	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	21,40-32,—	28,—	29,—33,—	.....
Wijting — Merlan	.....	3,— 4,80	3,— 5,40	3,— 4,—	.....
Schar — Limande	.....	4,— 7,—	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	6,80-16,—	7,40-15,—	8,—15,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	7,70- 9,30	9,20-10,—	10,—	.....
Hondshaai — Rousette	.....	6,— 7,50	5,— 6,—	5,50- 7,30	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	8,—	6,— 8,40	9,—	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	5,— 9,—	.....	10,70	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	19,—	.....	16,—24,20	.....
Zeekreeft — Langoustine	23,60-45,30	19,—36,—	13,30-35,30	15,30-36,60	.....
Schaat — Flotte	.....	16,—	15,—18,—	13,—17,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	4,— 7,—	.....
Leng — Lingue	.....	6,40	7,60	7,—	.....
Schartong — Cardine	.....	17,60-19,—	.....	12,—16,30	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	9,—	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	2,— 2,60	.....
Heilbot — Flétan	.....	39,—45,—	47,—	46,—	.....
Koolvis — Colin	.....	8,—	8,—	7,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	11,60	12,—	12,50	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	11,60	7,40-13,40	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	16,—	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	4,— 5,—	.....

AANVOER PER SCHIP TE OOSTENDE

ZATERDAG 6 AUGUSTUS

WITTE BANK

		Tongen		
O.243	15	40	1300	67.530
Z.420	13	50	1000	62.950

KREEFTENPUT

		Kreeften		
Z.25	10	30	1200	91.490
Z.549	10	50	1000	90.010

MAANDAG 8 AUGUSTUS IJSLAND

		Kreeften		
O.236	16	750	3700	419.190

NOORDZEE

O.247	15	200	—	110.490
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

		Tongen		
O.155	15	170	875	126.860

WITTE BANK

		Tongen		
O.140	14	50	1700	90.680
Z.290	14	100	1500	76.810
O.187	14	40	1700	85.010

KREEFTENPUT

		Kreeften		
O.312	10	60	1000	72.790
Z.417	10	40	1200	64.450

WEST

		Kreeften		
N.819	6	90	300	37.080
O.142	3	20	—	9.500
N.210	7	80	600	51.365
N.715	8	60	400	43.150
Z.528	9	80	300	53.130
Z.400	8	140	700	71.780

DINSDAG 9 AUGUSTUS IJSLAND

		Kreeften		
O.217	19	550	4500	339.475
O.294	20	2200	—	715.922
O.89	19	850	1600	322.140
Z.459	15	200	7500	260.670

NOORDZEE

O.278	12	200	—	135.150
-------	----	-----	---	---------

WITTE BANK

		Tongen		
Z.547	14	80	2900	131.790

WEST

		Tongen		
O.281	12	160	100	85.520
O.148	8	40	900	60.990

KREEFTENPUT

		Tongen		
Z.545	10	60	500	79.720
		Kreeften	750	

KANAAL

		Tongen		
Z.562	15	90	1200	130.860
		Kreeften	1500	

OOST

Z.510	10	50	500	76.530
Z.523	11	70	400	61.360

MINDER WERK AAN DE TRAP ?

Met trap of garnaalmijn wordt hier hetzelfde bedoeld. Het moet zijn dat er de laatste tijd in die garnaalmijn veel minder werk is, want waar vroeger dikwijls twee bedienden standvastig nodig waren, is er thans nauwelijks nog één van doen. Zo erg zal het nu ook wel niet veranderd zijn, maar misschien is dit in het kader van de bezuinigingspolitiek van de stad. Toch ware het wel normaal moest daar voortdurend iemand aanwezig zijn die bekwaam is om aan andere diensten (als deze van de staat) inlichtingen te verstrekken betreffende aanvoer. Het is trouwens maar een normaal verschijnsel dat een stadsdienst verzekerd wordt door een stadsbediende die gedurende de diensturen ter beschikking is en niet elders is.

ACHTERSTAND IN AANVOER OPNIEUW VERGROOT

De totale aanvoer na zeven maanden is dit jaar merkkelijk kleiner dan in 1959. Waar na een half jaar reeds een aanzienlijke achterstand moest worden opgetekend, is deze thans opnieuw groter geworden. Inderdaad waar in 1959 na zeven maanden 136.466 kilo garnaal openbaar werd verkocht is dit cijfer dit jaar gedaald tot 66.851 kilo. Alhoewel de prijs steeg kon een sterke daling van de opbrengst niet worden vermeden en zo werd thans slechts een cijfer van 3.479.941 F bereikt tegenover een opbrengst van 5.867.805 F in 1959. Nu is het wel waar, dat vorig jaar veel meer schepen de garnaalvisserij bedreven en dat de opbrengst dus voor veel meer schepen moest worden gedeeld. Toch is het ook waar dat de gemiddelde opbrengst daalde van 1802 tot 1682 F en het zijn tenslotte deze cijfers die het meest zeggen. De vangst per schip is opnieuw kleiner geworden ten opzichte van verleden jaar en bevatte nu nog slechts 32 kg; vorig jaar werd nog 41 kg per schip binnengebracht.

EN DE VIS ? ZATERDAGSE AANVOER NOGAL KLEIN

Er werden vandaag op de zaterdagmarkt slechts vier vangsten verkocht. In tegenstelling met verleden week dus een veel kleinere aanvoer. Toen waren inderdaad twee IJslanders aan de afslag en het is vooral hierdoor dat er vandaag veel minder kreeftjes voorhanden waren. Dit had als natuurlijk gevolg, dat de prijzen voor deze kreeftjes heel wat hoger waren dan verleden week. Het waren trouwens de enige soorten die beter verkocht werden want tongen, platvis en de weinig andere soorten waren goedkoper.

Ook de vangsten waren eerder klein en dan vooral deze van de Witte Bankers. Deze vaartuigen moesten dan ook tevreden zijn met zeer lage opbrengsten die verre beneden het renderend peil bleven. Inderdaad de hoogste opbrengst beliep hier 67.530 F dit voor de O.243. En dan moest de Z.420 het nog met minder stellen want dit schip bracht het slechts tot 62.950 F.

BEVREDIGENDE UITSLAGEN VOOR DE KREEFTENPUTTERS

Twee schepen van de Kreeftenput waren dus vandaag ook op de markt. De reizen van deze schepen waren korter dan deze van de Witte Bank en de opbrengsten waren heel wat beter. Dit is ongetwijfeld te danken aan de goede prijzen welke voor de kreeftjes werden betaald en die schommelden van 700 naar 1.300 F dit volgens grootte en kwaliteit. Hierdoor konden de Z.25 en de Z.549 echter toch resultaten boeken die respectievelijk 91.490 en 90.010 F bedroegen.

VERKOOP OP DRIE PLAATSEN

Sedert enkele weken is een nieuwe regeling ingevoerd aangaande de verkoop van de vis van de kleine schepen aangevoerd in de stedelijke vismijn. Deze kleine kustvaartuigen die vroeger verkocht werden tussen de andere beurten door, krijgen nu een aparte beurt of liever worden afzonderlijk verkocht, terwijl men bezig is de vis van de andere schepen te verkopen.

Deze schepen moeten ook hun vis brengen op de plaats waar de IJslandse vis heeft gelegen en gestaan. Het spreekt vanzelf dat het daar niet erg proper is en dat het verre van aangenaam kan zijn voor deze vissers om verplicht te worden hun vis daar te zetten of te leggen. Het ware dus wel wenselijk dat men die mensen evenveel recht geeft als een ander en minstens een proper stukje vismijn. Daar komt nog bij dat er in feite op drie plaatsen wordt verkocht. Inderdaad, de grote vis van de gewone schepen, de kleine vis uit de achterbeurt en de vis van deze kleine schepen. Dit is ongetwijfeld een nadeel voor beide partijen.

Maandagmorgen werden kleine tongen verkocht in een achterbeurt van een Witte Banker. Alhoewel de kleine tongen niet erg duur zijn en de achterkleine natuurlijk nog goedkoper, zou men 550 F per ben gekregen hebben, indien er meer kleine kopers geweest waren. Deze waren nu bij de kleine schepen waar ze de meeste van hun vis kopen.

Zulke vis is immers verser en wordt in kleinere hoeveelheden verkocht, zodat ze er alle baat bij hebben om daar de verkoop te volgen. Het ware toch ook mogelijk om, bij geringe aanvoer, zoals nu meestal het geval is, deze schepen ineens en afzonderlijk te verkopen zonder dat op een andere plaats verder wordt verkocht. Het is wel zo dat er nogal wat tijd mee gemoeid is om die kleine vangsten te verkopen, maar die mensen betalen tenslotte ook mijnrechten.

Voor de directeur, die overigens zeer bedrijvig is en dikwijls in de vangst komt, zou het zeker gemakkelijk vast te stellen zijn op welke manier hier een mouw kan aangepast worden. Het is zeker niet gemakkelijk om voor iedereen wel te doen, vooral niet in de Oostendse vismijn waar van samenwerking nog altijd niet veel in huis is gekomen.

BEVREDIGENDE MAANDAGMARKT

Een aanvoer van ongeveer 2000 bennen, 6.000 kg kreeft en 9.000 kg tong werd door veertien schepen van zes verschillende visgronden in de afslag gebracht op deze maandagmarkt. De verschillende soorten waren bijkaar in voldoende mate voorhanden en sommige soorten waren er zelfs te veel, dit te oordelen naar de betaalde prijzen. Tongen, schelvis en kleine vissoorten als wijting, platjes, zandschullen, kleine heek e.a. vonden weinig gretige kopers. De best verkochte soorten waren vandaag platvis, kabeljauw, roggen en schartong. De vangsten waren van bevredigende kwaliteit, ze waren echter niet altijd groot genoeg om er renderende opbrengsten mee te bereiken. Toch waren er wel enkele schepen die hierin wel gelukten en in de eerste plaats de IJslander, en in mindere mate het Kanaalschip. Minst van al waren de opbrengsten die door Witte Bankers werden geboekt.

MOOI RESULTAAT VOOR DE O.236

Na een redelijk korte reis naar de IJslandse visgronden werd door de O.236 een mooie vangst vis van zowat 750 bennen en een vangst kreeftjes van ongeveer 150 bennen op de markt gebracht. De soorten werden goed verkocht met mindere prijzen evenwel voor schelvis. voor de meeste van deze soorten Kreeftjes die er niet zo veel waren als verleden week en ook zaterdag minder voorhanden waren, kregen vandaag alleszins bevredi-

gende prijzen. De opbrengst was dan ook minstens bevredigend en beliep 419.190 F.

BEVREDIGENDE UITSLAGEN VAN KANAAL EN NOORDZEE

Van iedere visgrond kwam een schip verkopen en beide vangsten werden aan nogal goede prijzen verkocht. Witte kabeljauw van de O.247 kreeg tot 790 F per ben, hetgeen voor een maandagmarkt lang niet slecht is. Ook de andere kabeljauw in bennen werd vlot verkocht. De overige soorten als schaat, koolvis, zeewolf en totten werden vlot maar minder duur verkocht. De opbrengst die 110.490 F beliep was niet om op te roepen maar voor de tijd van het jaar ook niet zo slecht. Van de vangst van het Kanaal moet alleszins getuigd worden dat ze van een goede verscheidenheid was. Dit brengt mee dat er soorten waren die goedkoop, minder goedkoop en duur waren. Bij deze laatste moeten we voegen de Schotse schol, de staart en de grote roggen. Bij de tweede categorie tongen, tarbot en ronde vis en bij de laatste soort de meeste kleine vissoorten en platvis. Toch werd tenslotte dank zij de grootte van de vangst nog een bevredigende opbrengst bereikt: 126.860 F.

MINDER GOED VOOR DE WITTE BANKERS

Drie schepen van deze visgrond die evenwel te kleine vangsten losten die bovendien aan te lage prijzen werden verkocht. Voor het eerst sedert enkele weken waren nog eens wat meer tongen op de markt hetgeen als noodzakelijk gevolg had dat de prijzen verder daalden ten opzichte van zaterdag. Eens de zaterdag voorbij lijkt het er op dat de meeste van onze kopers hun handen en magazijnen vol hebben met het verwerken van andere dan Belgische tongen. De uitslagen voor deze schepen geboekt schommelden van 76.810 F voor de Z.290 naar 90.680 F voor de O.140, hetgeen nog te weinig is.

Ook voor de Kreeftenputters was het vandaag niet zo goed. De vangsten kreeft waren iets kleiner dan zaterdag en werden bovendien ook goedkoper verkocht. De platvis sorteringen kregen eveneens dalende prijzen zodat uiteindelijk de resultaten schommelden van 64.450 F voor de Z.417 naar 72.790 F voor de O.312.

BEVREDIGENDE UITSLAGEN VOOR DE WESTVISSERS

Van deze visgrond kwamen vandaag vijf schepen verkopen. Ze brachten ongeveer 500 bennen vis op de markt waarvan een klein gedeelte roggen. De prijs voor deze roggen was dan bevredigend in acht nemend dat het vandaag nog maar maandag was en nogal warm. Roggen verdragen immers slecht de warmte. De meeste andere soorten waren niet wat men noemt duur maar de opbrengsten waren voor de meeste schepen toch wel bevredigend, dit ook wel dank zij sommige grotere vangsten tong. Deze waren weliswaar goedkoop maar kregen toch de beste prijs van de markt. De uitslagen waren hier begrepen tussen 71.780 F voor de Z.400 en 37.080 F voor de N.819.

(Zie vervolg blz. 14)

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

(Vervolg van blz. 12)

MINDER SLECHT VOOR DE GARNAALVISSERS

Het aanhoudende goede weer (klop het af) was van aard om de garnaalesschepen regelmatig in zee te zenden. De vangsten waren nog verre van wat men noemt overvloedig maar waar er zo lang grote schaarste heerste is men met een verbetering al tevreden. De prijzen blijven redelijk goed en gaan zelden onder de 40 F per kg. Met vangsten gaande van 30 naar 50 kilo kan men toch al een renderende dag opbrengst bereiken. Het werd overigens meer dan tijd. Als het nu het gunstige weer verder van de partij wil zijn dan kan men tegen de maand september weer iets van de achterstand hebben ingelopen, achterstand die tot op heden nogal grote afmetingen aanneemt.

NOGAL VEEL VIS OP DE DINSDAGMARKT

Minder schepen maar merkkelijk meer vis dan gisteren. Er waren vandaag inderdaad vier IJslanders op de markt waarvan een met nogal grote vangst. De prijzen voor de meeste soorten bleven op hetzelfde peil van de voorgaande verkoopdag met alleen voor schelvis, kreeft en platvis lagere prijzen. Kabeljauw was duurder en tongen kregen afwisselend beter en

lagere prijzen. De opbrengsten waren voor de meeste schepen wel bevredigend vooral voor de IJslanders, de Noordzee en de Kanaalschepen. Minst was het voor de westvaartuigen.

GOEDE RESULTATEN VOOR DE IJSLANDERS

De vier schepen die vandaag van IJsland aan de afslag waren boekten vier bevredigende uitslagen. De vangsten en de prijzen waren goed met vooral kabeljauw en koolvis aan renderende prijzen. Ook rode zeebaars krijgt een goede belangstelling. De uitslagen schommelden van 260.670 F voor de Z.459 naar 715.922 F voor de O. 294.

Ook van de Noordzee werden goede uitslagen geboekt. De O.278 loste een weinig omvangrijke maar goed verzorgde vangst waarvoor ook goede prijzen betaald werden. Witte kabeljauw kreeg tot even boven de 1.100 F per ben. De uitslag 135.150 F

GROTERE VANGST VAN DE WITTE BANK

Het was de Z.547 die vandaag van deze visgrond kwam verkopen met een omvangrijke vangst tongen. Het grootste gedeelte bestond uit kleine sortering waarvoor echter stijgende prijzen betaald werden. Platvis en kleine vis werd aan opvangprijzen verkocht maar toch werd nog 131.790 F besomd.

Hiervoor moesten echter ongeveer 2.900 kilo tong en bij de 100 bennen vis gelost worden.

Voor de Z.562 die van het kanaal kwam verkopen was het eveneens een bevredigende reis. De tongen-

vangst was redelijk groot terwijl ook een mooie partij kreeft werd binnengebracht. De vangst werd tamelijk voordelig verkocht zodat uiteindelijk een opbrengst van 130.860 F werd bereikt.

BRITS - IJSLANDSE WAPENSTILSTAND ?

Inzake de Brits-IJslandse geschillen die hun ontstaan vinden in het bevaren van de IJslandse territoriale wateren door Britse vissersvaartuigen, die evenwel in de afgelopen laatste twee weken een einde genomen hebben, vraagt men zich in de Britse visserskringen angstig af: wat zal de toekomst brengen?

Het is een feit dat door de uitbreiding van de IJslandse wateren tot op 12 mijl vele Britse vaartuigen van hun traditionele visgronden verdreven werden en hun vangsten nu elders dienen te gaan zoeken. De schippers hadden inderdaad in een onderling akkoord besloten de IJslandse territoriale wateren te mijden om zodanige aan hun regering de gelegenheid te geven besprekingen aan te vangen met de IJslandse autoriteiten teneinde een overeenkomst te bereiken. In spanning wordt nu de 12 augustus tegemoet gezien, want op deze datum komen de beide regeringen voor het laatst bijeen.

Moest uit deze besprekingen een overeenkomst volgen dan zou een groot punt verwezenlijkt worden. Moest de Britse regering evenwel falen, en alles laat dit voorzien, dan zijn de Britse vissers vastbesloten de IJslandse verboden zone opnieuw binnen te dringen en hun vroegere visserijgronden opnieuw op te zoeken. Zij zullen hierbij beroep doen op de Britse zee-macht.

Deze eerder gewaagde uitlating werd in overweging genomen door de h. Patrick Wall, samen met een aantal afgevaardigden uit de visserijnijverheid te Hull. Hij is van oordeel dat het onmogelijk is bij voorbaat te zeggen welke beslissing zal genomen worden. Tevergeef heeft hij bij de regering pogingen gedaan om enig nieuws te vernemen. Al zijn pogingen stuitten op een stugge zwijgzaamheid. Hij hoopt echter dat het tot een overeenkomst zal komen, anders zou het gehele geval zijn weerslag kunnen hebben op de Britse visserijnijverheid en de internationale relaties en hiendoor heeft men heel veel te verliezen.

Steeds in verband met de naderende bijeenkomst werd te Hull een meeting gehouden door het Verbond der Reders waarop het zo nijpend vraagstuk besproken werd. In die zin werden maatregelen getroffen, moest de konferentie een ongunstig verloop kennen. Een vertegenwoordiger die gevraagd werd

wat zijn opinie is over het verloop van de konferentie antwoordde zonder aarzelen: «pessimistisch» en velen treden zijn mening bij.

Weinigen zouden een juister oordeel kunnen geven over de huidige positie dan de h. L. Oliver, sekretaris van de «Trawler Officers' Guild» te Hull.

Volgens de h. Oliver hebben zich steeds schippers gewaagd in de verboden zones, ondanks het verbod hen opgelegd door de scheepseigenaars. Nu echter, in de hoop dat de konferentie goed zal aflopen, hebben zij zich strikt gehouden aan de hen opgelegde orders. Dit is een duidelijk bewijs dat zij bereid zijn om op het even welke wijze de regering in haar pogingen te helpen. Door het mijden van de IJslandse territoriale wateren geven zij hiervan een duidelijk bewijs, en het hoeft niet gezegd dat niets teveel zou gevraagd zijn om hun steentje bij te dragen.

Wij hebben onze plicht gedaan, zo besluit de h. Wall. Het is nu aan de regering om te bewijzen dat zij bekwaam zijn de gepaste oplossing te vinden. — B.

ITALIAANS VISSERSVAARTUIG BESCHOTEN DOOR TUNESISCHE KUSTWACHTER

Twee slachtoffers vallen te betreuren

Op woensdag 10 augustus bereikte ons het bericht dat er een Italiaans vissersvaartuig zou beschoten zijn door een Tunesische kust-

Naar het schijnt zou voormeld Italiaans vaartuig binnengedrongen zijn in de Tunesische territoriale wateren waarop de Tunesische kustwachter die belast is met het opleiden van de overtreders het vuur geopend heeft.

Hierdoor vielen evenwel 2 Italiaanse vissers als slachtoffers te betreuren en dit is toch een te grote prijs voor een dergelijke overtreding. Het is reeds genoeg dat er omtrent het vraagstuk der territoriale wateren ernstige geschillen ontstaan tussen de betrokken mogendheden zonder dat er menselijke levens dienen mee gemoed te worden. — B.

Nederland presenteert Zeeland presenteert Opening van oesters- en mosselseizoenen op 8 september e.k.

De opening van het oester- en mosselseizoen zal dit jaar feestelijk worden gevierd op donderdag 8 september e.k. Het comité, samengesteld uit vertegenwoordigers uit Bruinisse, Tholen, Yerseke en Zierikzee, vergaderde en stelde het programma samen. Hoogtepunten daarvan zijn de vlootshow, het vissen van de eerste oesters en de opvoering aan de haven van «Nederland presenteert - Zeeland presenteert».

Nadat 's morgens uit Yerseke de vloot is gepavoiseerd, trekt 's middags te 1 uur een optocht door de rijk versierde plaats, waarin allegorische talrijke aspecten van het oester- en mosselbedrijf worden uitgebeeld.

Te 15.30 uur vangt de reeds vermaard geworden vlootshow op de Oosterschelde aan. Hieraan zullen ruim 100 schepen, afkomstig uit Bruinissen, Tholen, Yerseke en Zierikzee, deelnemen. Deze vloot

zal zich op een bepaalde plaats concentreren om getuige te zijn van het ivven der eerste oesters, die, traditiegetrouw, de commissaris der Koningin zullen worden aangeboden.

Na de vlootshow verzamelt men zich aan en om de haven. Daar wil Zeeland op symbolische wijze de eerste mosselen en oesters presenteren aan «Nederland».

«Nederland», dat die dag, wanneer de plannen van het comité verwezenlijkt kunnen worden, vertegenwoordigd zal zijn door de burgemeesters der provinciale hoofdsteden en deze vergezellende delegaties in klederdracht. Na een opmars van de provinciale Zeeuwse groepen, zal op een drijvend toneel een spel met verrassingen worden gebracht dat uitloopt op de aanbidding van de produkten der Oosterschelde aan genoemde burgemeesters. Een spel van zang, dialoog en dans.

Markten IJmuiden

Zowel uit de Noordelijke Noordzee, van de kust als van de visgronden op 't Zand kwamen de vissersschepen de afgelopen week met flinke vangsten naar IJmuiden. In totaal was de aanvoer van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag 31.700 kisten vis groot, waarbij van de kustvloot 2.250 kisten tong, 3.800 kisten schol en van de grote kotter en trawlvloot 12.300 kisten verse haring, 9.050 kisten makreel, 3.300 kisten schelvis, 2.375 wijting en 2.850 kabeljauw en gul.

De buitenlandse handel bleef, vrijwel zoals gebruikelijk, de tong, grove schol, kabeljauw en grove schelvis afnemen.

Daarbij werden vooral in het midden van vorige en van deze week goede resultaten geboekt.

Zo ging de tong op de meeste dagen van de hand voor f. 4,60 tot f. 2,50 per kg naar soort Grove en middel schol brachten van Engeland van f. 65 tot f. 50 per kist van 50 kg op, met een uitschieter van f. 75 voor kleine iek op de maandagmarkt.

Schelvis bleef met f. 60 tot f. 40 voor de grote en grootmiddelsoort goed betaald; het binnenland betaalde van h. 55 tot f. 8 voor de middel- en kleine soort naar kwaliteit.

Wijting haalde van f. 20 tot f. 10 per kist. De verse haringprijzen liepen naar kwaliteit eveneens mogelijk uiteen; van f. 20 tot f. 15.

Makreel noteerde van f. 16 tot f. 10 per kist. De kabeljauw was prijzig: f. 100 tot f. 40 per gemiddelde van 50 kg.

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG : 4.400 kisten vis, waarbij 150 tong, 350 schol, 600 verse haring, 2.400 makreel, 400 schelvis, 225 wijting, 275 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.28 23.400, KW.135 6.000; KW.101 8.800; HD.108 13.800.

VRIJDAG : 5.400 kisten vis, waarbij 450 tong, 525 schol, 2.200 verse haring, 1.400 makreel, 325 schelvis, 225 wijting en 250 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.33 14.300, IJM.34 10.200; RO.53 12.600; KW.8 13.200.

ZATERDAG : 7.100 kisten vis, waarbij 900 tong, 975 schol, 1.950 verse haring, 1.350 makreel, 425 schelvis, 800 wijting, 450 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.35 15.500, SCH.8 19.400, HD.79 8.400.

MAANDAG : 4.300 kisten vis,

waarbij 625 tong, 1.700 schol, 2.600 verse haring, 1.800 makreel, 1.000 schelvis, 550 wijting en 975 kabeljauw en gul.

Besommingen : IJM.10 12.000; KW.49 11.800; IJM.79 21.100; KW.87 13.000.

DINSDAG : 3.500 kisten, waarbij 100 tong, 175 schol, 1.500 verse haring, 500 makreel, 700 schelvis, 175 wijting en 450 kabeljauw en gul.

Besommingen : KW.4 9.700.

Brief uit Yerseke

Nr 805

YERSEKE 6-8-60

WAT BELOOFDEN WE VORIGE WEEK ?

Te schrijven over kreeften speciaal de vangst daarvan in de Zeeuwse wateren. Uit een stukje hierover in ons plaatselijk blad geven we het volgende. Seizoen 1960 begonnen 1 april, besloten 15 juli, duurde dus 3 1/2 maand. Hier van

uit Yerseke oefenden 20 vissers de vangst uit en vingen iets minder dan in 1959. De vangstcijfers over 1960 zijn nog niet (officieel) bekend gemaakt, maar hieronder volgende de vangsten (in kg) van Yerseke en de andere plaatsen waar kreeftenvissers zijn. In Yerseke werden in '59 aan wal gebracht 4.252 kg, te Bergen op Zoom 15, te Bruinisse 39, te Tholen 90, te Veene 98 en te Zierikzee 1.795 kg. In totaal 7.099 kg met een opbrengst van f. 64.378,— wat (ongeveer) neerkomt op f. 9,— per kg. (Yerseke is dus wel de voornaamste aanvoerhaven. Meer dan het dubbele van nr 2 (Zierikzee) werd hier aangevoerd. Hetzelfde geldt trouwens voor alle andere schaal- en schelpdieren, Mossels, oesters, vulken, kreukels, zeekrabbet en gewone krabben. In 1958 werden maar even over de 5.000 kg (in totaal) aangevoerd met een opbrengst van bijna f. 43.000,—. Zodat '59 nogal wat betere resultaten gaf. Ruimere vangst en iets hogere prijs. Naar men meent zijn de vangsten in het pas beëindigde seizoen minder dan vorig jaar. Wat de gemiddelde prijs en de totale opbrengst was is (ons) nog niet bekend. In de netten en korven werden zoveel te kleine kreeften en zaadkreeften aangetroffen dat volgend seizoen (weer) op een redelijke vangst mag worden gerekend. Althans dit is de mening der vissers. De vangst van zeekrabbet was nogal ruim zowel in '59 als in '60 maar de verkoop was niet altijd vlot. Gebrek aan vraag. Hoewel de kreeftenvisserij aan (betrekkelijk) velen een behoorlijke boterham verschaft is het toch de moeite waard wellicht er op te wijzen van hoe weinig belang die Zeeuwse kreeft is (als kwantiteit zeker) ten opzichte van het totaal alleen van hieruit verzonden kreeft. Als men de duizenden en duizenden kg kreeften ziet die de grens overgaan en in Holland zelf worden verbruikt, dan vallen de 6 tot 7.000 kg die in Zeeland worden gevestigd in het niet. Hoewel ook in deze verzending Yerseke het leeuwendeel heeft gaan ook nog wel mooie partijjes vanuit Bergen op Zoom en Tholen naar de klanten in binnen- en buitenland. Wat de mosselhandel betreft kan worden gewezen op het feit dat voor wat België betreft, de vraag iets minder is dan vorig jaar dezelfde tijd. Er werden evenwel 80 duizend ton aangevoerd allemaal (nog) uit de Waddenzee. Goede kwaliteit en mooi van stuk. De op de Zeeuwse banken liggende mosselen gaan eveneens vooruit. De groei is goed en de viskwaliteit wordt, zij het dan langzaam, bepaald beter.

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

	4-8-1960	5-8-1960	6-8-1960	8-8-1960	9-8-1960	10-8-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	4,60-4,—	4,60-4,—	4,40-3,60	4,20-3,60	4,20-4,—	4,60-4,20
3/4 tongen — 3/4 sole	4,—-3,60	4,—-3,60	4,40-3,60	3,20-2,50	3,20-2,50	4,60-4,—
Bloktongen — Sole moyenne	4,40-3,60	3,80-3,40	3,40-3,—	3,50-3,—	3,60-3,20	4,40-4,—
Voor-kleine — Petite	3,40-3,—	3,50-3,—	3,50-3,20	4,—-3,—	3,60-3,20	4,20-3,80
Kleine — Toute petite	2,80-2,50	3,—-2,80	2,40-2,20	4,—-2,50	3,40-3,—	3,20-3,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	4,20-2,60	3,50-2,50	3,—-2,50	3,—-2,—	2,70-2,40	2,50-2,—
Middel — Moyenne	90,—	.....	.....	124,—100,—	120	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	90,—75,—	72,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	56,—	64,—60,—	65,—40,—	60,—	.....
Grote iek — Grosse	.....	56,—	60,—38,—	64,—55,—	60,—	.....
Kleine iek — Petite	60,—45,—	50,—40,—	50,—42,—	75,—50,—	62,—58,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	50,—35,—	44,—40,—	64,—34,—	60,—42,—	38,—10,—	45,—38,—
Platjes — Toute petite	40,—12,—	40,—10,—	34,—8,—	38,—10,—	18,—10,—	28,—16,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	50,—44,—	48,—40,—	48,—42,—	62,—50,—	58,—55,—	56,—44,—
Middel — Moyen	50,—35,—	44,—36,—	46,—36,—	56,—42,—	48,—38,—	55,—45,—
Kleine — Petit	48,—8,—	42,—8,—	36,—8,—	52,—30,—	42,—8,—	50,—15,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	12,—	10,—8,—	.....	15,—8,—	.....	.....
Rode poon — Perlon	18,—	12,—8,—	14,—8,—	8,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	90,—38,—	86,—38,—	96,—42,—	118,—38,—	100,—38,—
Kabeljauw — Cabillaud	62,—14,—	50,—8,—	50,—15,—	56,—8,—	44,—10,—	55,—8,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	96,—92,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	28,—8,—	.....	12,—8,—	20,—10,—	20,—10,—	30,—12,—
Wijting — Merlan	38,—20,—	28,—12,—	.....	30,—20,—	27,—	.....
Schar — Limande	34,—20,—	42,—	.....	35,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	28,—18,—	15,—12,—	16,—8,—	16,—12,—	22,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	92,—86,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	14,—6,—	17,—7,—	14,—7,—	16,—8,—	16,—12,—	16,—12,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	33,—29,—	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	22,—11,—	18,—11,—	18,—11,—	25,—10,—	21,—12,—	18,—12,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	4,—3,60	4,—3,—	3,60-2,60	4,40-3,—	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	38,—18,—	38,—12,—	45,—26,—	.....	40,—38,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	46,—	34,—	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

VISSERIJSNIPPERS

Duim verloren gegaan

Aan boord van de Katwijkse kotter KW.164 heeft zich eind vorige week een ernstig ongeval voorgedaan, waarbij de uit Katwijks-aan-Zee afkomstige monteur van dit schip, een van de duimen heeft verloren. De duim van de monteur raakte bekneld in een lijn toen het net werd scheep gehaald. De duim werd afgeknelde, waarna de kotter onmiddellijk koers zette naar IJmuiden. De man is overgebracht naar het Stads- en Akademisch ziekenhuis te Leiden.

Nieuwe loggernam

Voor Katwijk is onder nieuwe naam een motortrawllogger in de vaart gekomen: het is de «Pieter Anna» KW.169, die voorheen in bedrijf was als de «Aleide» KW.169 van de heren T. Ouwehand, B. van Dijk en C. Haasnoot. De nieuwe eigenaar is de h. P. van Duijvenbode.

OPNIEUW GEEN AANVOER- SPREIDING TE IJMUIDEN

Met een aanvoer van bijna 11.000 kisten vis aan de maandagmarkt, 3.250 kisten aan de dinsdagmarkt en slechts 2.750 kisten vis aan de woensdagmarkt is bij de IJmuidense groothandel in vis opnieuw ernstige ontstemming gerezen over de slechte spreiding van de aanvoer, die door de reders wordt toegepast.

De reders werken thans eindelijk in de richting van een oplossing van dit probleem, zodat de handelaren hun dreigement om niet meer te kopen op de maandagmiddagveiling nog niet ten uitvoer hebben gelegd. Vooral de Katwijkse rederijen worden door delijk gesteld voor de zeer onregelmatige aanvoer. de groothandel in vis verantwoor-

ADVERTEERT

IN HET VISSERIJBLAD,

UW VAKBLAD!

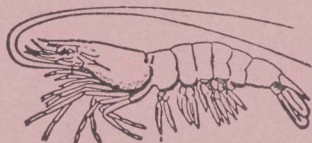
THANS VASTE AFSLAGTIJDEN IN DEN HELDER

Te Den Helder zijn deze week maatregelen getroffen, waardoor de vis van ruim 25 kotters op de 1e augustus de boycot van deze Helderse afslag konden opheffen. Vaste afslagtijden werden door de gemeente vastgesteld, zodat op de werkdagen uitsluitend van 7 tot half 9 en van half 10 tot 10 u. zal worden geveild. Hiervan uitgesloten is de aangevoerde vangst garnalen, sardienen en ansjovis. Nieuwe instructies voor de Helderse visafslag worden alsnog opgesteld.

NEDERLANDSE EXPORTEUR

van eerste kwaliteit z. g. brado's, zoekt **GOED INGEVOERD IMPORTEUR** voor de alleenverkoop in België.

Brieven onder nr 2303V aan het bureau van dit blad.



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON: Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

2182V

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

BESTEL UW

MAZOUT

BIJ

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27

OOSTENDE

TELEFOON 729.51

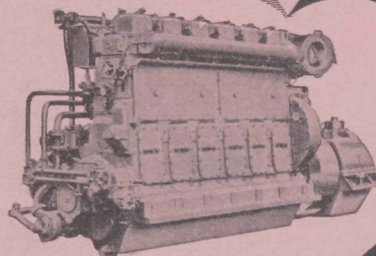
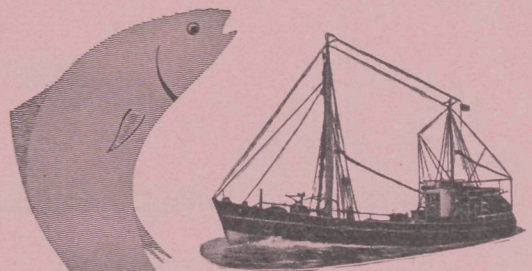
NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

HANDELAAR

wonende te Oosten-
de, goed ingevoerd
in visgroothandel en
-industrie langsheen
de kust en de beide
Vlaanderen

ZOEK
VERTEGEN-
WOORDIGING

Schr. bur. blad
nr 2308V



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

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

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

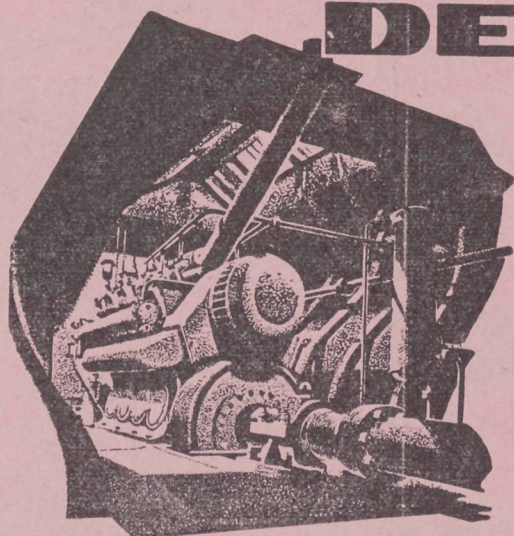
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE

33V