

HET

28e JAARGANG — Nr 34

VRIJDAG 26 AUGUSTUS 1960

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



Van enkele kalme uren wordt geprofiteerd om de netten te herstellen. Een toneeltje dat men zo vaak kan zien langs de Oostendse visserskaai. (Foto Roland)

VAKBLAD VOOR :

REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN

HANDELAARS UIT HET BELGISCHE

EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF

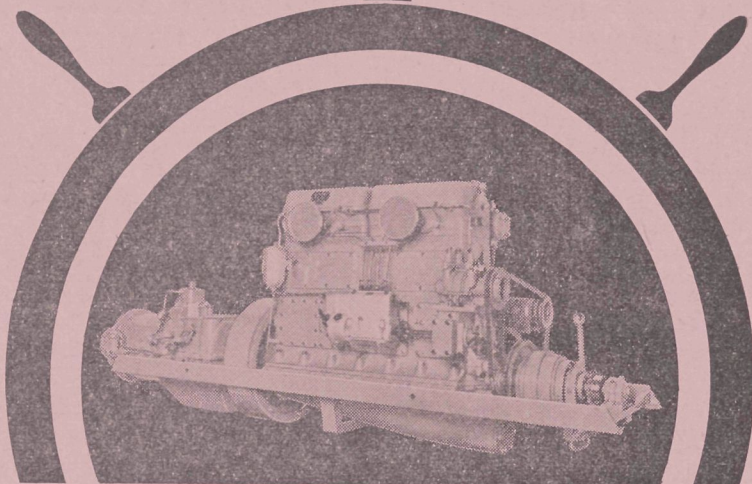
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

DIESEL

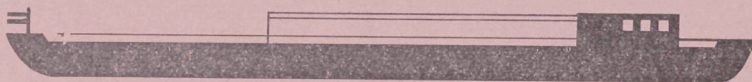


MERCEDES-BENZ DIESEL

Scheeps- motoren
spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



van 20 tot 3.000 PK.



Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land
MATINAUTO PVBA
1072, WAVERSE STEENWEG — BRUSSEL 16 — Tel. 35.20.20 (10 l.)

**STEDELIJKE
VISSERISCHOOLO
« JOHN BAUWENS »**
Schipperstraat 35
Heropening 1-9-60
Inschrijving vanaf
22-8-60 (10-12 h)

BESTEL UW
MAZOUT
BIJ
S.C.A.P.

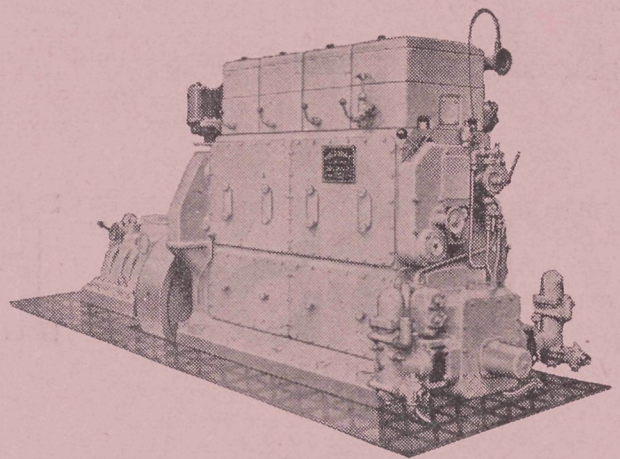
H. BAELSKAAI 27
OOSTENDE
TELEFOON 729.51

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

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

Bij gelijke sterkte - veel lichter
Bij gelijk gewicht - veel sterker
Geringe weerstand = besparing
van motor en brandstof

Uw voordeel !!!

UNIC 100 %

Nylon - netten

Te verkrijgen bij

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

Tel. 729.51

Oostende

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



Het

VISSERIJBLAD

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

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

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

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

Hoe werkt de opvangregeling voor haring en sprout in Nederland ?

In 't verschieft van het nakend haring- en sproutseizoen — laten wij hopen op meer succesvolle resultaten dan het voorbije seizoen — werden kontakten gelegd en besprekingen gevoerd om dit jaar eveneens de aangevoerde haring en sprout in het kader van de opvangregeling in te schakelen.

Overbodig menen wij, lange commentaren te wijden omtrent de moeilijkheden die bij het op punt stellen van dergelijke formules voor de dag komen. Er dient immers rekening gehouden met tal van omstandigheden en niet alle instanties zijn zo maar goedschiks bereid hun onvoorwaardelijke medewerking te verlenen aan, zij het dan prijzenswaardige, initiatieven.

Terwijl druk gewerkt wordt aan het ineensteken van onze opvangregeling voor haring en sprout, hebben wij het interessant gevonden even een blik te werpen op de methode die anderen in toepassing hebben gebracht en na te gaan op welke wijze zij de bij hen eveneens bestaande moeilijkheden hebben omzeild.

Wij hebben om deze reden de gelegenheid om een kijkje te nemen bij onze noorderburen niet onbenut gelaten en wensen hierna één en ander toe te lichten nopens de werking van de opvangregeling haring en sprout in Nederland. Het is geen volledig beeld; dit bestek laat zulks trouwens niet toe. Het is evenmin onze bedoeling geweest de schijn te willen verwekken dat de in Nederland toegepaste methode nu eens werkelijk het patroon bij uitstek is, waarop wij ons kader zouden moeten schoeien teneinde een vlot en doelmatig funktionnerend systeem op te bouwen. Dat dit geenszins het geval is, zal voor de aandachtige lezer vlug duidelijk zijn, daar gemakkelijk kan vastgesteld worden, dat de alhier bestaande prijsregelingen bij de aanvoer in beginsel niet afwijken van deze die in Nederland toegepast worden. De toepassingsmodaliteiten vertonen evenwel zekere verschillpunten.

DE OPVANGFONDSEN IN NEDERLAND

Het Bestuur van het Visserijchap heeft in Nederland een reeks van Verordeningen uitgevaardigd, waarbij een kader van toepassingsmodaliteiten voor de opvangregeling van haring en sprout werd omschreven.

In grote lijnen dekt het kader, van toepassing voor de haring-visserij produkten, het kader waarin de opvangregeling voor sprout toebehoort. Het ganse systeem berust op het toekennen van toeslagen, geput uit daartoe speciaal ingestelde opvangfondsen, welke gevoed worden door heffingen **WELKE DOOR DE REDERS VERSCHULDIGD ZIJN.**

Vooreerst stelt zich dus de kwestie van de opvangfondsen !

Benevens het opvangfonds voor sprout, werden volgende opvangfondsen ingesteld voor haring : één voor gezouten haring ; één voor verse haring T ; één voor verse haring K

Op basis van het door de Scheepvaart-inspektie afgeleverd certificaat van Zeewaardigheid, mogen de vissersvaartuigen zekere vaargebieden bevaren, terwijl zij voor andere gebieden uitgesloten blijven. Al naar gelang de aanvoer geschiedt door vaartuigen die de vaargebieden V en/of O mogen bevaren, ofwel door vaartuigen die de vaargebieden I en/of II, en/of III en/IV mogen bevaren, onderscheidt men de verse haring T of K.

De middelen van elk opvangfonds behoren tot het vermogen van het Visserijchap en deze moeten aangewend worden voor het verlenen van toeslagen aan rederijen ten opzichte van de door hen aangevoerde marktwaardige en voor menselijk verbruik geschikte haring en sprout. De middelen van elk opvangfonds voor haring mag het bedrag van één miljoen Fl. niet overschrijden.

Merken wij op dat als sprout, welke onder toepassing van de verordeningen valt, enkel deze aangezien wordt waarvan het gewicht en/of de afmetingen dermate is dat 100 stuks minstens 1 kgr uitmaken.

De respektievelijke opvangfondsen worden gevoed door heffingen door de reders verschuldigd op basis van de door hen aangevoerde en verkochte haring en sprout, voorzover daarvoor een minimumprijs geldt. Het bedrag van deze heffing wordt bepaald bij maksimum en het werkelijk heffingsbedrag wordt bij uitzonderlijk Uitvoeringsbesluit kenbaar gemaakt.

Zo is de maksimumheffing voor sprout 0.05 Fl. per kg. In 1959 droeg de werkelijk geïnde heffing 0.03 Fl. per kg.

De geldende maksimumbedragen voor haring zijn de volgende :

- voor gezouten haring : 1 Fl. per kantje ;
- voor verse haring T : 0,01 Fl. per kgr. ;
- voor verse haring K : 3.5 % van het verkoopbedrag.

Stippen wij nog aan dat als verkochte haring en sprout eveneens aanzien wordt deze die door de rederijen tijdens het afslaan tot zich teruggenomen wordt, zonder nochtans de wens te kennen te geven de haring of sprout te willen **OPHOUDEN.**

De toeslagen waarvan sprake worden niet onvoorwaardelijk toegekend. De hierna geformuleerde voorwaarden dienen vervuld te worden,

- a) Sprout en haring moet goedgekeurd zijn als marktwaardig en consumptiewaardig. De betreffende keuring geschiedt door een controleur in dienst van een instantie welke door de voorzitter van het Visserijchap bij Uitvoeringsbesluit aangeduid wordt.
- b) De vastgestelde minimumprijzen worden op de markt niet bereikt.
- c) Onmiddellijk nadat zulks gebleken is moet de haring en sprout aan een vismeelfabriek of daarmee gelijkgestelde instelling afgeleverd worden.

De toeslagen worden niet toegekend wanneer : de haring of sprout door de rederijen wordt ingehouden, voordat gebleken is dat de vastgestelde minimumverkoopprijs niet kan bereikt worden. De haring en sprout door de rederijen, niet ingehouden, maar tijdens het afslaan terug tot zich genomen, en dewelke niet binnen de 2 x 24 uur na deze terugname daadwerkelijk te koop wordt gesteld, kan evenmin van een toeslag genieten.

Gezouten haring welke niet op zee gezouten werd in vaten en niet in deze toestand aangevoerd werd, evenals de door het bestuur van het Visserijchap aan te wijzen maten en/of kwaliteiten van haring, welke na één, eveneens door het bestuur vast te stellen datum, wordt aangevoerd, kunnen evenmin genieten van de toegekende toeslagen.

De bedragen der toeslagen worden door het Bestuur vastgesteld. Zij belopen maksimum het verschil tussen de vastgestelde minimumprijzen, in mindering gebracht met de hogergenoemde heffingen, en de vismeelprijs. Door deze laatste prijs wordt verstaan, deze waaraan de haring en sprout verkocht wordt aan de vismeelfabrieken, vermeerderd met een eventuele van regeringswege opgelegde garantietoeslag.

De toeslagen in kwestie worden verleend binnen het beloop van een zekere tijdspanne, te rekenen vanaf een nader door het bestuur vast te stellen periode. Deze tijdspanne belooft voor sprout tenminste 3 m. en ten hoogst 12 m. na de door het bestuur vastgestelde periode. Voor gezouten haring en verse haring T, binnen de 2 m. en voor de verse haring K, na beëindiging van het desbetreffend haringseizoen, maar uiterlijk op 30 juni daaropvolgend. Te noteren valt dat steeds voorschotten op de toeslagen aan de rederijen kunnen verleend worden.

Van hetgeen na uitkering der toeslagen nog in de opvangfondsen overblijft na het afgelopen seizoen of een afgelopen periode, kan een bedrag van maximum 10 % gereserveerd worden.

De ten aanzien van de verschillende soorten haring gereserveerde bedragen worden overgeheveld naar de tot dit doel ingestelde reservefondsen.

De gereserveerde bedragen voor sprout mogen de 50.000 Fl. niet overschrijden, terwijl het Bestuur van het Visserijchap de zorg moet dragen dat de middelen van elk reservefonds voor haring het bedrag van 1.000.000 Fl. niet overschrijft.

De bedragen welke nog mochten overblijven na het aanleggen van deze reserves, worden aan de inbrengers der heffingsbedragen terugbetaald, overeenkomstig door het Bestuur vast te stellen maatstaven.

Ten aanzien van elk opvangfonds, alsmede van elk reservefonds voor haring, wordt een commissie van beheer aangeduid, welke tot taak heeft advies uit te brengen aan het bestuur nopens de algehele werking. De leden van deze commissies zijn tot geheimhouding verplicht van al hetgeen zij in hun hoedanigheid vernemen.

Besteden wij nu nog even de aandacht aan de vastgestelde minimumprijzen :

a) sprout : De door het Produktschap voor Vis en Visprodukten vastgestelde prijs, beneden dewelke het de reders niet toegeaten was sprout voor menselijke konsumptie te verkopen, bedroeg in 1959 0,20 Fl per kgr. Datum van inwerkingtreding werd vastgesteld verleden jaar op 1/10/'59.

b) haring : Het stelsel der minimumprijzen stelt zich, wat de haring betreft, heel wat ingewikkelder, omdat in eerste plaats een onderscheid dient gemaakt tussen gezouten en verse haring, en in tweede orde voor gezouten haring, rekening wordt gehouden met de verschillende kwaliteiten, alsmede de maat van de waar.

Beschouwen wij vooreerst de in 1959 toegepaste regels betreffende gezouten haring. Volgende minimumprijzen waren van toepassing per kantje, inhoudende 94 kgr. :

- pekemaatjesharing : Fl. 35 ;
- volle pekelharing : Fl. 35 ;
- ijle pekelharing : Fl. 26 ;
- steurmaatjesharing : Fl. 26.50 ;
- volle steurharing : Fl. 30 ;
- ijle steurharing : Fl. 21.

Wanneer nu een kantje verschillende soorten haring bevat, waarvoor respectievelijke minimumprijzen werden vastgesteld, wordt teneinde de minimumprijs van het kantje vast te stellen, de hoeveelheid van elke soort haring berekend tegen de voor deze soort haring vastgestelde minimumprijs. Teneinde niet voortdurend te moeten overgaan tot deze enigzins ingewikkelde formule, werden limieten vastgesteld die als volgt kunnen omschreven worden :

a) wanneer in een kantje pekelharing, de volle pekelharing of pekemaatjesharing, gemengd is met niet meer dan 5 % ijle haring, geldt de voor de pekelharing of pekemaatjesharing vastgestelde minimumprijs.

b) wanneer in een kantje steurharing de volle steurharing of steurmaatjesharing, niet gemengd is met meer dan 7 % ijle haring, geldt de voor dat kantje, de voor de volle steurharing of steurmaatjesharing vastgestelde minimumprijs.

Eens deze grenzen overschreden, wordt de vastgestelde minimumprijs met 1 Fl. verminderd. Deze vermindering wordt echter niet toegepast in de periode van 16/10 tot 1/12.

De hiervoor vermelde minimumprijzen voor volle en ijle pekelharing worden verhoogd met respectievelijk 3 Fl en 2 Fl, gedurende de periode van 16/10 tot 1/12. Een verhoging van 3 Fl en 1 Fl is eveneens van toepassing voor respectievelijk volle en ijle steurharing gedurende bedoelde periode. Deze verhogingen gelden alleen voor zover het geen zandharing is.

De zogenaamde toters (haring welke geen 21 cm meet), vallen buiten de toepassing van het stelsel der minimumprijzen. De aanwezigheid van toters in een kantje gezouten haring heeft voor gevolg dat het gewicht van dit kantje voor elke 2 % toters, 1 kgr. minder geacht wordt. Gelijkaardige regel geldt voor de aanwezigheid van pilchards, waarvoor het gewicht in dit geval 2 kgr minder geacht wordt.

De vastgestelde minimumprijzen worden verminderd indien de haring van een kantje sommige afwijkingen veroorzaakt. Aldus wordt een vermindering toegepast van 3 Fl indien de haring hom- of kuitziek, wrak of dood is. Een vermindering van 2 Fl is van toepassing indien dodig, los of droog als afwijking wordt vastgesteld. Enkel dodig of lossig, heeft een vermindering van 1 fl. voor gevolg. Wanneer zich echter verschillende afwijkingen voordoen, mag de toegepaste vermindering nooit meer dan 3 Fl. in totaal bedragen.

Het stelsel der minimumprijzen voor gezouten haring trad verleden jaar in voege op 1-10-'59.

De in 1959 vastgestelde minimumprijs voor verse haring, pilchards hieronder begrepen, bedroeg 0.22 Fl. per kgr. Datum van ingang was eveneens vastgesteld op 1-10-'59.

JVB

ONDERZOEKSRAAD VOOR ZEEVAART

Werd de Z.313 opzettelijk tot zinken gebracht ?

Engelse duiker getuigt : EIGENAAR MARCEL DEVINCK DRAAIDE EEN ZEEKRAAN OPEN, VERNIELDE DE TWEEDE EN SLOEG TENSLOTTE EEN GAT IN HET SCHIP

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart kwam maandag jl. bijeen, niet alleen om vonnis te vellen inzake de Z.421, maar ook om het onderzoek voort te zetten in de kwestie van het zinken van de Z.313 op 9 april 1958, ter hoogte van Nieuwhaven.

Thans werd de Engelsman James Young, beroepsduiker, ondervraagd, die een zeer bezwarende verklaring aflegde en hierin slechts bevestigde, wat de verschillende getuigen en feiten schijnen aan het licht gebracht te hebben.

Onder de aanwezigen bemerkten wij een paar leden van de bemanning en op de bank van de be-

schuldigen, Gustaaf Devinck, vader; schipper; eigenaar-motorist Marcel Devinck. De Raad was voorgezeten door dhr Vander Cruyssen, voorzitter van het Beroepshof te Antwerpen, bijgestaan door de griffier.

Als bijzitters van de Raad voor deze belangrijke zaak, waren opgeroepen de hh. Jean Dedrie, Henri Beuren, Florimond Zonneke en Kapitein Bécu. Als Openbaar Ministerie zetelde de heer Bentein adj. rijkscommissaris.

INCIDENT

Bij de aanvang van de zitting be-

schuldigde Meester De Ketelaere het Openbaar Ministerie van kwaade trouw en betwistte de geldigheid van de dagvaarding welke te laat zou gestuurd zijn, waarop de voorzitter, na een repliek van de heer Rijkscommissaris Bentein die er op wees dat ingeval van hoogerdringendheid men zelfs telefonisch kon opgeroepen worden, akte nam van dit voorbehoud.

De voorzitter meldde daarop dat hij de Engelse getuige Young, welke opgeroepen was, zou onderhoren, vrij aan de verdediging in hun pleidooi hieromtrent voorbehoud of opmerkingen te maken.

WIL DE VERDEDIGING DE DEBATTEN SABOTEREN OM TIJD TE WINNEN ?

Het is een feit dat in zaken, welke voor de Onderzoeksraad komen, binnen de twee jaar nadat ze opgeroepen werden, vonnis dient geveld te worden. Deze zaak werd voor de eerste maal ingeleid op 6-1-59 en zou bijgevolg vóór 6-1-61, dus binnen een viertal maanden moeten gevonnist zijn.

De voorzitter kon zich van de indruk niet ontdoen, dat de verdediging zoekt tijd te winnen om aan een vonnis te ontsnappen en de zaak te doen verjaren. De voorzitter, welke zulks blijkbaar inzag, heeft zich hieraan niet willen storen, asook het Openbaar Ministerie, welke deze debatten in de kortst mogelijke tijd wil zien eindigen om een vonnis te kunnen vellen.

BELANGRIJKE GETUIGENIS

De zitting gaat na dit incident verder met de ondervraging van de getuigen, Mr James Young, beroepsduiker, en in dienst op dat ogenblik van de firma Newton-Smith te Nieuwhaven.

Als vertaler voor deze belangrijke aangelegenheid werd dhr Bonfinck aangesteld van het Parket

der Gerechtelijke Politie te Brugge. Door de voorzitter werd onmiddellijk het woord verleend aan een lid van de Raad, die nadat dhr Young de gebruikelijke eed heeft afgelegd, tot de ondervraging overgaat in het Nederlands, welke door de vertaler van het Parket, telkens in het Engels omgezet wordt.

EERSTE ONTMOETING

Mr Young maakte het eerst kennis met Devinck 4 à 5 dagen na het vergaan van de Z.313 vóór Newhaven. Hij bevond zich 's morgens in de River Side Snack Bar, te Newhaven. Plaatselijke vissers stelden daar het hun intentie was het te lichten. Devinck zegde Young, dat hij de eigenaar was van de « Celtic » en dat hij, dit vernomen hebbende uit België, terug was gekeerd om met de duiker hieromtrent een onderhoud te hebben, van wie hij wist, dat hij te Newhaven verbleef.

Devinck, die erg zenuwachtig deed, vroeg aan de duiker of hij hem alleen kon spreken en hoeveel kansen er bestonden om het wrak te lichten. Zij gingen dan aan boord van de « Pinnance ».

Op vraag van een raadslid, meldt Mr Young aan de Raad dat hij achterdochtig was en vermoedde dat Devinck zijn schip had laten zinken, daar hij aanwezig was op de rede toer het zinkende schip de haven naderde.

Het schip kon volgens hem nog 2 uur gedreven hebben vooraleer te zinken en moest hulp aanvaard hebben van de ter hulp gesnelde Engelse sleepboot.

Toen Devinck hem vroeg alleen te spreken, werd hij in zijn indruk verstevigd en toen hij Devinck zijn mening gaf dat de zeekraan moest opengestaan hebben, was Devinck ten zeerste verrast. Tijdens het drinken van een glas deed hij zeer zenuwachtig en gaf hij toe dat hij één kraan had opengezet en de andere vernield. Devinck stelde voor het schip niet te lichten en hem hiervoor een beloning te geven. Daar dhr Young in dienst was van de Fa Newton-Smith, welke door J. Bull belast was met het onderzoek of het schip kon gelicht worden en gezien er tussen de verzekeringsmaatschappij en J. Bull een salvage agreement « No cure no pay » was ondertekend, wendde hij voor dat hij zijn werkgever daarover eerst moest spreken. Young stelde bijgevolg voor, eerst zijn werkgever te ontmoeten, waarop Devinck inging.

Ik stelde Devinck voor te blijven wachten aan boord van de « Pinnance » waar ons gesprek plaats had en zocht Mr Newton-Smith op aan wien hij zijn wederwaren met Devinck vertelde. Wij waren beiden in schijn akkoord Devinck's voorstel te aanvaarden met het doel zoveel mogelijk inlichtingen in te winnen welke nuttig zouden zijn bij de lichtingswerken. De ontmoeting had onmiddellijk daarna plaats, waarin Devinck zijn voorstel herhaalde, liever dan over te gaan tot het lichten van het schip, het daarbij te laten, daar hij bij het lichten er van, van de verzekeringsmaatschappij slechts 1/3e van de herstellingskosten zou ontvangen, terwijl, zo het schip niet gelicht werd, hij de volledige verzekerde som zou oprapen.

(Nota van de redactie : deze som beliep immers 2.302.000 F.)

Bij de vraag van een lid van de raad, waarom de duiker deze som niet aanvaardde, antwoordde Mr

Young verontwaardigd dat hij zulks als een misdaad zou aanzien, waarmede de eer van zijn beroep op het spel stond.

Devinck herhaalde bijgevolg aan Newton-Smith zijn voorstel £ 1.000 te betalen, tekende op vraag van de Engelsen op papier hoe zijn vaartuig in mekaar stak, toor de de ligging aan van de zeekranen en van het gat welke hij er in gemaakt had enkele ogenblikken vóór het schip zonk, toen het de haven van Newhaven naderde. Dit gebeurde achter in een huidplank, op een ogenblik dat de andere leden van de bemanning reeds het schip hadden verlaten door over te stappen op het Franse vaartuig en hij terug aan boord was gegaan, nadat het schip niet r.p. genoeg zonk. Zijn misdadig werk verrichtte hij met een soort kooivoet.

Op vraag van een lid van de raad of Devinck van de hoogte was dat een poging zou gedaan worden om het schip te lichten, bevestigde Mr Young andermaal. Tijdens het onderhoud met Newton-Smith, heeft Devinck zelf de tekening gemaakt van zijn vaartuig, met al de inlichtingen omtrent de verdeling der schotten, kooien en het getuig en hij toonde, zonder het te tekenen, waar hij het gat gemaakt had.

Op een vraag van een lid van de Raad, is de duiker van mening dat Devinck die tekening heeft gemaakt om zijn tegenwoordigheid ten overstaan van andere personen (verzekering) te wettigen en zijn schijnbare belangstelling er voor te tonen.

De duiker meldt dat hij in opdracht van Newton-Smith daarna verschillende malen de Z.313 onderzocht.

Het schip moet ongeveer 120 voet diep gelegen hebben. Bij dit onderzoek was artificieel licht niet nodig daar alleen gedoken werd, wanneer het water klaar was. Het schip kon alleen van buiten onderzocht worden. Het lag recht naar beneden en met min of meer 6 duim kiel in het zand. Tijdens de verschillende duikingen was het onmogelijk de huid van binnen te onderzoeken, zodat de zeekraan niet kon nagegaan worden. Alleen kon het gat vastgesteld worden. Dit was volgens zijn mening, aan S. B. achter en de huidplanken waren van binnen naar buiten uit gedreven en gesplinterd op een hoogte dicht tegen de waterlijn en op ongeveer 5 voet van de achtersteven.

FAST OVERTUIGD VAN HET ZINKEN

Op een vraag van een lid antwoordde Young, dat volgens zijn oordeel er geen de minste twijfel bestaat dat het gat veroorzaakt is van binnen naar buiten. Devinck heeft dit ten andere zelf aan hem bekend. De boven einden van de gebroken planken staken naar buiten uit. Hij kan zich niet herinneren of het kalfaatwerk er uit was, daar dit ook gemakkelijk weggespoeld wordt. Volgens hem hadden de huidplanken ongeveer een dikte van 1,5 duim. Welk hout het was, werd door hem niet nagegaan daar dit zijn vak niet is, en het er hem slechts om te doen was na te gaan of het schip nog gelicht kon worden. De plaats waar het gat in de scheepsromp vastgesteld werd stelde overeen met deze op de tekening, door Devinck gemaakt, en aan hem en Newton-Smith getoond. De gehele romp kikkorsman dhr Baverstock, welke in oktober 1958 gerechtelijk aangevoerd volledig onderzocht en alleen daar was een gat gemaakt. Hij

deelde zijn bevindingen mede aan Newton-Smith, en ook aan Devinck. Hij meldde dit ook aan de steld werd om als kikkorsman de vaststelling van het gat te doen. Hij kan niet zeggen waarom het schip tenslotte niet gelicht werd, al was dit zeer moeilijk, gezien met talrijke omstandigheden dienende rekening gehouden te worden. Op zeker ogenblik, waren er 15 kabels rondgelegd en 6 kemels aangebracht om het schip te doen lichten. De lichtingspogingen mislukten verschillende malen en kostten veel geld.

Op een vraag van een lid, is getuige de mening toegedaan dat met twee open zeekranen en gezien de afstand van het vaartuig tot de haven, het schip nog gemakkelijk 2 uur vlot had kunnen gehouden worden. Het schip zonk praktisch zonder slagzij en licht naar voren. Op dat ogenblik was er een Engelse sleepboot bij, welke naar hij achteraf vernam, van de schipper geen hulp mocht bieden, onder voorwendsel dat een Frans vissersvaartuig, dat voordien niet tijdig bijdraaide, het op sleeptouw had.

Op een vraag van een lid, antwoordde getuige, dat hij ter plaatse was omdat hij 's morgens vroeg gehoord had dat een vissersvaartuig zich in moeilijkheden bevond en gezien zijn job, hij automatisch in dergelijk geval ging kijken. Behalve hij zelf en de kikkorsman Baverstock, zijn er geen andere duikers geweest die een officieel onderzoek hebben gedaan, dit voor zover hij weet. Op een vraag van een lid hoe het komt dat Devinck van de tekening de plaats niet getekend heeft, waar het gat gemaakt was, antwoordt Young dat dit door hem niet gevraagd werd vermits hij het toonde en dat Devinck wel wist dat, had hij het moeten tekenen en deze tekening ware verloren gegaan of in het bezit gekomen van een ander, dit voor hem een zeer bezwarend document zou geweest zijn. Van zijntwege is het niet te verwonderen dat hij alle inlichtingen wenste te bekomen, daar zijn job zulks medebrengt en alle inlichtingen voor het lichten door hem van het grootste belang zijn.

Tenslotte geeft Young aan de Raad enkele foto's van de stand van het schip toen het zinkend was en wordt zijn verklaring volledig voorgelezen en door dhr Bontinck, tolk, vertaald.

EEN WAARSCHUWEND WOORD VAN DE VOORZITTER

Daarop roept de voorzitter Marcel Devinck aan wie hij vraagt of hij akkoord gaat met de verklaring van Young, waarop Devinck beweert dat de duiker van A tot Z liegt. De voorzitter hieromtrent schijnbaar verstoord, wijst Devinck er op dat, ofwel Young en al degenen die in deze zaak getuigd hebben, zowel in België als in Engeland en Frankrijk, allemaal gelogen hebben, ofwel hij zelf liegt. Hij wijst Devinck op de belangrijkheid van zijn verklaring en de noodzakelijkheid van oprecht te zijn. Indien vastgesteld wordt wat hij zegt, onwaar is, dan zult gij zwaar gestraft worden zegt de voorzitter. Ik zie niet in waarom Young en die andere getuigen hier een valse eed zouden moeten komen doen en ben overtuigd dat deze man in het uitoefenen van zijn functie eerlijk heeft getuigd. Moest hij het niet zijn, dan zou hij uw voorstel aanvaard hebben.

Daarop stelt de voorzitter de vraag : Met welke punten zij gij niet akkoord ?

Gij zijt nadat ge in België waart, toen U vernam dat men het schip zou lichten, terug naar Engeland geweest en heeft naar Mr Young gevraagd.

Waarom hebt gij naar hem gevraagd ? Waarom zijt gij teruggegaan ? Waarom hebt gij gevraagd met hem in contact te komen, wetende dat gepoogd zou worden het schip te lichten ? waarom zijt gij teruggegaan zonder dat men er U toe verzocht ? Hebt gij hem verklaard, dat gij niet graag het schip zoudt willen zien lichten, ja of neen ?

BEKENTENIS

Door al deze vragen wat in het nauw gedreven, bekennt Devinck ten slotte dat hij onderdaan aan Young gevraagd heeft het schip niet te lichten voor redenen door hem gemeld, maar dat hij hem geen som heeft aangeboden noch voorgesteld.

De voorzitter gaat voort met Devinck te overstemmen met vragen en vraagt o.a. waarom hij naar Newlyn ging ? Zo gij er toch geen belang meer bij had om het schip te redden, waarom zijt gij er dan heengegaan ? Waarom hebt gij een tekening gemaakt ? Waarom hebt gij gevraagd alles zo te laten en na de weigering een som aangeboden ?

De voorzitter, als rechter, waarschuwt Devinck, dat er een minimum en een maximum straf bestaat, en dat zo hij koppig blijft weigeren er zal moeten uitgemaakt worden of alle getuigen in deze zaak onderhouden en die hij veronderstelt eerlijke mensen te zijn, gelogen hebben.

Beide partijen, gekonfronteerd wordend, houdt Mr. Young al zijn verklaringen staande en wijst hij er op, dat hij er geen belang bij heeft hier te liegen en bevestigt zijn verklaringen.

NOG GETUIGEN ?

De verdediging drukt zijn spijt uit, dat slechts één getuige werd gehoord en verlangt nog talrijke Engelse getuigen te zien citeren.

De voorzitter ziet hierin geen bezwaar, voor zover de debatten en het onderzoek niet tegengehouden worden, daar hij deze zaak wenst te zien eindigen en alhoewel volgens de getuigenissen en bewijsstukken in het dossier voorhanden, hij er het groot nut niet meer van inziet.

De verdediging mag nochtans getuigen opgeven welke zullen gedagvaard worden. De verdediging wenst de raad opmerkzaam te maken dat op verzoek van de Prokureur des Konings, kap. Pierloot, zou aangeduid zijn om een expertise en verslag op te maken omtrent zijn bevindingen en dat ze graag dit verslag zou toegevoegd zien aan het bundel, waarop een incident ontstaat tussen de verzekering en de verdediging, waaruit blijkt dat het niet de Prokureur des Konings is welke opdracht heeft gegeven aan kapitein Pierloot om een verslag op te maken, maar het de verdediging zelf is die hem een verslag heeft laten opmaken, wat een groot verschil is.

(Nota der Redactie : Marcel Devinck is immers sedert enkele maanden op verzoek van kapitein Pierloot aan boord van zijn vaartuig de Z.321 als motorist aangemonsterd.

Daarop wordt deze belangrijke zitting te 18 u. 50 geheven en zal de zaak op een later te bepalen datum voortgezet worden.

Vonnis inzake stranding van Z.421

SCHADEGEVALLEN

OPSLEPING

Maandagnamiddag kwam te Oostende de onderzoeksraad voor scheepvaart bijeen onder voorzitterschap van dhr Vandercruyzen, voorzitter Als openbaar ministerie zetelde dhr Bentein, rijkskommissaris.

Het vonnis in de eerste zaak, deze van de O.198 werd onbepaald uitgesteld. Daarna werd hiernavolgend vonnis geveld.

STRANDING VAN DE Z.421 «CONCORDIA» VOOR TERSCHELLING-EILAND

Op 17.11.1959 rond 8.30 u. liep de Z.421 «Concordia» vast benoorden van het eiland Terschelling in de positie 53°24'5"N en 5°11'0"E.

Het vaartuig kon met de hulp van twee Nederlandse vissersvaartuigen, de W.R.55 en de W.R.29 rond 9 uur worden vlot gebracht en vervoegde rond 19.30 uur de haven van Harlingen.

De Z.421 «Concordia», toebehorend aan dhr Leon Vandierendonck, is een Belgisch stalen vissersvaartuig gebouwd in 1951, hebbende een bruto tonnemaat van 87,41 ton, een netto tonnemaat van 24,15 ton, voortbewogen door een motor Mak 240-260 P.K., en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultra sonore dieptemeter.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Vandierendonck R., 25 jaar, drager van het brevet van schipper 2de klas.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring opgemaakt te Harlingen op 17.11.1959 door betrokken schipper Vandierendonck R., en neergelegd op het waterschoutambt te Zeebrugge op 29.11.1959 alsook van een bijkomende verklaring door hem afgelegd voor dhr waterschout te Zeebrugge.

Ter openbare terechtzitting van 21 juni 1960 nam de raad betrokken schipper Vandierendonck R., tweede betrokken Vansever W., afwezig zijnde, in verhoor.

OVERWEGINGEN VAN DE

RAAD

Al het hierboven overwogen komt de raad tot de konklusie dat de stranding van de Z.421 «Concordia» dient toegeschreven:

1. Aan de grove nalatigheid en de onbegrijpelijke mangelen aan verantwoordelijkheid en plichtsbeseft vanwege wacht hebbende matroos Vansever, die, niettegenstaande de hem gegeven onderrichtingen, verwaarloosde de schipper te verwittigen bij het opkomen van de mist, alsook wanneer de dieptemeter een diepte aangaf van min dan 10 vadem, en bovendien de hem opgelegde koers niet heeft gestuurd.
2. In acht nemend de positie van de Z.421 en de gestuurde koers, schipper Vandierendonck een onvoorzichtigheid heeft begaan met om 6 uur de wacht over te geven aan matroos Vanseveren en ter dezer gelegenheid de koers die door Vansever werd gestuurd niet te hebben nagegaan.

MATROOS VANSEVER

TWEE MAANDEN GESCHORST

Om die redenen spreekt de Raad tegen betrokken schipper Vandie-

rendonck R. een vermaning uit, en bestraft matroos Vansever W., verstek makend, met de ontzetting van het recht om voor een periode van 2 maand in de hoedanigheid te varen van hoofd van de wacht,

dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst betrokken matroos Vansever W. in de 4/5 en betrokken schipper Vandierendonck R. in 1/5 der gerechtskosten.

Het vergaan van de O.289

Door de onderzoeksraad werd vrijdag de zaak opgeroepen van de O.289 die op 14 augustus 1960 verging. Het blijkt zodoende dat de Raad zich voortaan wil beijveren om de zaken zo spoedig mogelijk op te roepen in plaats van de verslagen maandenlang in de kartons te laten rusten, terwijl anderzijds de getuigen en betrokkenen zolang onbemoeid worden gelaten dat ze zich bij het onderzoek, soms maanden later, niets of weinig meer herinneren of kunnen herinneren.

Zo werd dus vrijdag reeds het vergaan van de O.289 in behandeling genomen. De Raad stond onder het voorzitterschap van dhr Anthonis. Dhr Bentein vervulde het ambt van rijkskommissaris. Vooraf hoorde de Raad de waterschout Van Poucke in verband met de inhoud van de zeeverslagen.

Hierop werd schipper Fernand Rouzee uit Oostende als getuige langdurig ondervraagd. Na zijn zeeverslag bevestigd te hebben, waarin o.m. vermeld werd dat de O.289 voor zijn laatste reis grondige herstellingswerken o.m. aan de schroefas had ondergaan, verklaarde de schipper onwetend te zijn over het juiste laadvermogen van de O.289. Het vaartuig kon een snelheid van ongeveer 8 mijl ontwikkelen met de motoren op volle kracht. De O.289 verbleef zeven dagen op zee, waarvan gedurende twee dagen met stormweder diende afgezekend te worden. Toen voor de eerste maal vastgesteld werd dat water in het ruim binnendrong, was de O.289 aan het korren langs stuurboordzijde. Er werd geen schok waargenomen.

Schipper Rouzee bevestigde dat zijn vaartuig steeds een « droog schip » was geweest en dat hij nooit met moeilijkheden wegens binnen dringend water had dienen af te rekenen.

Verder werd uitleg verstrekt over de ligging van de waterdichte schotten en pompen. Het staat vast dat de O.289 nog zeventien uren vlot gebleven is nadat voor de eerste maal werd opgemerkt dat water binnen drong.

BRITSE SLEEPBOOT DAAGDE NIET OP

Vervolgens verklaarde schipper Rouzee dat hij zelf niet de hulp van een Britse sleepboot kon inroepen daar de elektrische inrichting aan boord van zijn vaartuig buiten gebruik was geraakt. Derhalve werd zulks gevraagd door toedoen van de O.105 die de O.289 was genaderd. De schipper van de O.105 antwoordde naderhand dat de sleepdiensten van Grimsby hem verwittigd hadden, dat een sleepboot uit voornoemde haven naar de O.289 koers zou zetten. Dit vaartuig kon een snelheid van ruim 12 mijl per uur ontwikkelen. Naderhand riep de O.105 nog ver-

scheidene malen het vissersradiostation van Humber op, maar de sleepboot is niet opgedaagd. Toen schipper Rouzee naderhand te Grimsby aan wal stapte en inlichtingen inwon nopens het uitblijven van de sleepboot werd hem hierop niet geantwoord.

Uit de verdere ondervraging blijkt, dat de O.289 met de achtersteven eerst gezonken is. De schipper had aan zijn vier bemanningsleden opdracht gegeven tijdens de nacht aan boord van de O.105 over te stapen, daar hij vreesde dat de O.289 plots zou kunnen zinken, indien de waterdichte schotten zouden hebben begeven. Hij zelf verliet naar zeemansgewoonte als laatste man zijn vaartuig.

Toen de O.289 bijna als een steen in de golven verdween, bevonden zich ongeveer 10 Ton vis, 8 Ton stookolie en 10 ton ijs aan boord. Volgens een eerste raming moet ongeveer 70 ton water binnen gedrongen zijn. Tijdens de laatste uren, aldus raadslid Becu, is evenwel zonder twijfel merkkelijk minder water binnen gedrongen dan tijdens de eerste uren.

Hierop werd nog van gedachten gewisseld nopens het gebruik van de pompen en de tijdelijke opsleping van de O.289 door de O.105. Zelfs indien men met man en macht had gepompt zou zulks niet gebaat hebben wegens het uitblijven van de Britse sleepboot.

De zitting werd besloten met het onderhoor van de overige bemanningsleden, Georges Deschagt, Robert Deschagt, Wilfried Roosens en Maurice Goes.

Vergadering van de West-Europese visserijkonferentie

Na Parijs, Spanje, Hamburg en Oostende, valt weerom Hamburg de eer te beurt, om van 14 tot 16 september 1960 het middenpunt te zijn van het internationaal treffen tussen de verschillende West-Europese landen, die trachten gemeenschappelijk te werken om hun visserijnijverheid gezond en uitbaatbaar te houden.

Op deze konferentie zullen de Franse, Nederlandse, Engelse, Duitse, Noorse, Deense en Belgische verenigingen afgevaardigd zijn.

De besprekingen van 14 september zullen er toe strekken de toekomstige visserijpolitiek van de E.E.G.-landen te bepalen.

De besprekingen op 15 en 16 september zullen voornamelijk gewijd worden aan de toestand der West-Europese visserijnijverheden, meer speciaal in verband met de bescherming van zekere visserijzones, voornamelijk wat betreft de paaggronden. Verder zal eveneens de verhouding besproken worden van de visserijpolitiek tussen de E.E.G.-landen en de

Schipper Roger Hoornaert, was met de N.740 «Hoop en Moed» op visvangst toen motorist Maurice Verplancke bemerkte dat er water in de motor kwam. Onmiddellijk werd de korreboel opgehaald, en de visvangst stopgezet. Via de radio werd hulp gevraagd aan schipper Fernand Puystiens van de N.722, die de N.740 naar de thuishaven sleepte. — N.

Tijdens de reis naar de visgronden hoorde schipper Doris Blondé, van de N.807 «Don Bosco» plotseeling een harde slag, welke van het achterschip kwam. Bij toezicht bleek dat het schip begon water te maken. Onmiddellijk werd de motor stilgelegd, en om hulp geroepen via de radio. De N.3 «De Rita» van Jules Rathé, die de oproep hoorde nam de N.807 op sleeptouw naar Nieuwpoort. Het vaartuig werd op de kuisbank gezet, waar bleek dat de schroefbus los zat, en het kapelletgat ontzet was. Dit moet veroorzaakt geweest zijn door een botsing met een onder water bevindend voorwerp. — N.

SCHADE OP KUISBANK

De Z.540, schipper Jan Beer-naert stond op de kuisbank voor nazicht toen één van de kabels waarmede het schip aan de steiger vastlag, afsprong met het gevolg dat het schip omver gevallen was. Het kwam tegen de Z.547 van schipper Leopold Neyts terecht die nabij het vaartuig vastlag. De reling van de Z.540 werd aan stuurboordzijde over een lengte van 5 meter ingedrukt, verschillende stutten werden ontzet en de stuurboordgalg werd geplooid. De Z.547 liep schade op aan de reling ter hoogte van de bakboordvoorgalg die gekraakt werd, ook de reling werd gedeeltelijk ingedrukt.

Bij het inhalen van de kor werd Alfons Van Wulpen, motorist, van de Z.186 gekneld met zijn linker-voet tussen de snetchblok, waardoor hij 4 weken volledig werkonbekwaam is.

landen van de kleine vrijhandelszone.

Dhr Bauwens R., dhr Menu C., en dhr Duquenne van de s.v. rederscentrale, alsmede dhr P. Hovart, sekretaris van de bedrijfsraad voor de zeevisserij, zullen de besprekingen bijwonen.

Op 16 juni 11, grepen te Londen de besprekingen plaats tussen de redersverenigingen uit Engeland, Nederland, Duitsland, Frankrijk en België, met als voorwerp de gezamenlijke taktiek inzake visserijgrenzen te bestuderen. Gezien de Scandinavische landen niet vertegenwoordigd waren, werd aldan besloten een nieuwe vergadering te beleggen in bijzijn van de vertegenwoordigers der Scandinavische landen, vergadering welke gepland was voor de aanstaande konferentie te Hamburg.

Bedoelde bijeenkomst zal plaats grijpen te Stockholm op 6 september a.s. Van Belgische zijde zullen de besprekingen bijgewoond worden door de heren R. Bauwens, C. Menu en Duquenne.

Het werk van de Kommissie voor Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek

GROOT-BRITANNIE

Groot-Brittannië wordt onder de belangrijkste visserijlanden van de wereld gerangschikt. In 1958 noteerde men een aanvoercijfer van 907,6 miljoen kg voor een opbrengst van £ 52,1 miljoen (1); in de jongste jaren is de aanvoer praktisch konstant gebleven.

Grosso modo bestaat de Britse aanvoer naar hoeveelheid voor 82 % uit bodemvis (w.v. 45 % kabeljauw), voor 14 % uit pelagische vis (w.v. 88 % haring) en voor 3 % uit schaal- en weekdieren.

Volgens de ligging van de vangstgebieden wordt de Britse visserij in drie takken verdeeld, nl. de visserij in de kustwateren (visserij op bodemvis, pelagische vis en schaal- en weekdieren), de visserij in dichtbijgelegen en middenwateren (visserij op bodemvis en pelagische vis) en de visserij in de afgelegen wateren (visserij op bodemvis).

De visserij in de afgelegen wateren wordt beoefend in de Barentssee, de wateren palende aan het Bereneiland, Spitsbergen, Groenland, IJsland, Labrador, Newfoundland, de Noorse kust en de kust van Mauritië. Deze visgronden worden bevist door de diepzeetreibers (vaartuigen boven 140 voet met reizen van 16 tot 24 dagen). In 1958 teldde men 248 diepzeetreibers, met als thuishaven Hull, Grimsby en Fleetwood. De vangsten bestaan vooral uit kabeljauw, schelvis, wijting en koolvis. In 1958 was 377,0 miljoen kg of 59,3 % van de totale aanvoer van bodemvis uit deze verre wateren afkomstig.

De visserij in de dichtbijgelegen en middenwateren gaat op bodemvis en pelagische vis en wordt bedreven in de Noordzee, de Ierse Zee, het Kanaal van Bristol, de wateren gelegen bij de Feroes, Rockall, het westen van Schotland en West- en Zuid-Ierland. Deze gronden worden opgezocht door middenslagtreibers (70-140 voet met reizen van 10 tot 18 dagen) en seinenetvaartuigen (50-100 voet). De aanvoer van deze vaartuigen bedroeg in 1958 258,7 miljoen kg bodemvis.

De visserij in de kustwateren wordt beoefend door ca. 6.500 vaartuigen (maximum 70 voet), die zich toeleggen op de vangst van bodemvis (1958 : 116,8 miljoen kg), van pelagische vis en van schaal- en weekdieren (1958 : 25,1 miljoen kg).

Speciaal kan in Groot-Brittannië nog de haringvisserij vermeld worden. Deze visserij was in vroegere jaren de belangrijkste visserij, doch gaat in de laatste decennia steeds meer en meer achteruit. In 1958 werd 112,8 miljoen kg haring aangevoerd, terwijl in 1938 het cijfer 275,5 miljoen kg bedroeg. De vangst van haring ge-

schiedt in de kustwateren en in de dichtbijgelegen en middenwateren. Voor Engeland zijn Yarmouth en Lowestoft de belangrijkste haringhavens, terwijl in Schotland de aanvoer over verschillende havens wordt gespreid.

Voor de bevoorrading van de binnenlandse markt moet Groot-Brittannië nog aanzienlijke hoeveelheden visproducten importeren. In 1958 bedroeg de invoer 187,2 miljoen kg voor een waarde van £ 48,4 miljoen. De import omvat hoofdzakelijk verse of bevroren bodemvis — kabeljauw, schol en schelvis (nl. uit Noorwegen, Denemarken, de Ierse Republiek en Nederland), conserven (vnl. uit Japan, Zuid-West-Afrika, U.S.S.R., Canada, Portugal, Peru en Noorwegen) en verse of bevroren haring (vnl. uit Noorwegen en de Ierse Republiek).

De Britse uitvoer van visproducten neemt — met uitzondering van haring — geen belangrijke plaats in het visserijbedrijf in. In 1958 beliep de export 44,3 miljoen kg voor een waarde van £ 5,9 miljoen. Het exportpakket bestaat in hoofdzaak uit bewerkte haring (2) (vnl. voor U.S.S.R., Griekenland, Australië en Italië) en verse of bevroren vis (3) (vnl. voor U.S.S.R., Australië en Italië).

Gull Aberdeen Grimsby Algemeenheden

De betekenis van de visserijhavens Aberdeen, Hull en Grimsby in het kader van de Britse visserij kan afgelezen worden uit onderstaande tabel (1958).

Uit deze tabel blijkt, dat Hull de voornaamste vissershaven is van Groot-Brittannië. In 1958 waren 145 vaartuigen te Hull ingeschreven; 138 van deze schepen beoefenden de diepzeevisserij, zodat Hull de belangrijkste thuishaven is voor de diepzeevloot. De aanvoer bedroeg in 1958 232,9 miljoen kg, hetzij 26,0 % van de totale in Groot-Brittannië aangevoerde hoeveelheid. De voornaamste vissoorten zijn kabeljauw, schelvis en schol.

Grimsby is de tweede vissershaven in Groot-Brittannië. In 1958 hadden 282 schepen Grimsby als thuishaven; 84 ervan waren vaartuigen voor de diepzeevisserij. In 1958 beliep de aangevoerde hoeveelheid 181,6 miljoen kg. In vergelijking met Hull

(1) Engeland, Wales, Schotland en Noord-Ierland. Er dient vermeld te worden dat buitenlandse vaartuigen daarenboven grote hoeveelheden vis in de Britse havens rechtstreeks aanvoeren (in 1958 : 35,7 miljoen kg), terwijl ook met cargovaartuigen vis (o.m. uit Denemarken) wordt ingevoerd (in 1958 : 45,3 miljoen kg).

(2) Incl. conserven.

(3) Incl. haring.

	Aberdeen		Hull		Grimsby
Aantal vaartuigen	216		145		282
Aanvoer in Groot-Brittannië		907,6 miljoen kg		£ 52,1 miljoen	
Aanvoer in miljoen kg	108,0		232,9		181,6
waarvan :					
kabeljauw	23,0		162,6		99,5
schelvis	37,9		26,3		24,7
koolvis	3,5		10,8		10,2
schol	1,7		2,5		16,7
haring	8,9		0,6		—
wijting	12,5		0,1		0,7

Bron : Sea Fisheries Statistical Tables, 1958 en Scottish Sea Fisheries Statistical Tables, 1958.

behaalt Grimsby zeer gunstige prijzen, zodat het begrijpelijk is dat schepen uit Aberdeen, Hull en uit het buitenland aldaar komen verkopen. De voornaamste te Grimsby aangevoerde vissoorten zijn : kabeljauw, schelvis, schol en koolvis. Grimsby bezit ook een belangrijke seinenetvisserij, die zich toelegt op de aanvoer van kwaliteitsvis en waarvan de vooruitzichten zeer schitterend zijn.

Aberdeen is de derde haven in Groot-Brittannië en had in 1958 een aanvoer van 108,0 miljoen kg; de belangrijkste soorten zijn schelvis, kabeljauw, wijting en haring. Aberdeen mag ook beschouwd worden als de centrale markt van Schotland. Uit de havens van de Oostkust, o.m. Peterhead, Fraserburgh, Lerwick, wordt de vis in commissie naar Aberdeen gestuurd om van de beste prijzen te genieten.

xxx

De vismijn van Aberdeen is op houten palen gebouwd en is bedekt met eternitplaten. De vloer is belegd met beton en stenen. De vishalle wordt na de verkoop — en vaak zelfs tijdens de verkoop — met stadswater gereinigd.

Aan de mijn zijn geen pakhuizen aangebouwd, zodat de verkochte vis naar de verder afgelegen inrichtingen dient vervoerd te worden. De aanpalende straat is lager gelegen dan de vishalle waardoor de halle kan dienen als laadkade voor de vrachtwagens en spoorwegwagons. De straatzijde van de halle is afgezet met schuifpoorten, die gesloten worden zodra de vis uit de markt verwijderd is; de poorten worden slechts geopend bij de aanvang van de markt. De zijde van de vishalle welke uitgaat op het dok is open, hierdoor komt veel vis gebeurlijk in de zon te staan.

De meeste vis wordt tentoongesteld in eenvormige houten kisten. Vele kisten worden vóór de verkoop met netten bedekt, teneinde de vis te beschermen tegen de roofzucht van vele meeuwen die rond en in de mijn rondzwerven.

De haring wordt buiten de overdekte vishalle gelost en verkocht. Met uitzondering van het reinigen van de doornhaai, mag de vis in de mijn niet bewerkt worden.

De vismijn van Hull heeft een constructie in hout en de vloerbedekking in beton. Aan de mijn zijn geen pakhuizen verbonden. De meeste kopers hebben evenwel op ongeveer drie meter hoogte, een klein bureel van waaruit zij een zicht hebben op de markt; onder het bureel is over

het algemeen een kleine bergruimte gebouwd of — en dit eerder zelden — een kleine frigo.

De ene zijde van de vishalle geeft uit op het scheepsdok waar het lossen plaats grijpt; de andere zijde staat in verbinding met de straat en de spoorweg en is bedoeld als laadkade.

De vismijn van Hull geeft de indruk van een grote activiteit te ontplooiën en dit wegens :

- het feit dat zeer grote hoeveelheden vis worden verhandeld;
- het groot aantal kopers (circa 250 kopers, elk vertegenwoordigd door 3 personen daar de markt op 3 verschillende plaatsen gevolgd moet worden);
- het fileren van de vis in de mijn (grote hoeveelheden worden gefileerd aan houten of ijzeren vierkante bakken door ploegen van 4 man) en
- de beperkte plaatsruimte.

De vishallen van Grimsby hebben een totale lengte van 2.400 meter. Aan de ene zijde bevinden zich de dokken en aan de andere zijde de laadkaden.

De constructie van de hallen is uit beton; ook de vloerbedekking is beton. Zoals te Hull beschikken de kopers over een klein bureel, een kleine bergplaats en een kleine frigo. De reders en kopers kunnen gebruik maken van stadswater of gefilterd en gechloord dokwater.

De markt wordt verdeeld in 4 afdelingen, nl. een afdeling voor de IJslandse vis, een voor de vis afkomstig van de Feroe en de Westkust van Schotland, een voor de Noordzeevis en een voor de vis van de seinevisserij.

Het fileren grijpt ook plaats in de vishalle, doch in beperkter mate dan te Hull, daar rond de markt veel pakhuizen en verwerkende bedrijven zijn gevestigd.

Behalve de aanvoer van vaartuigen uit Grimsby of andere Britse havens, wordt te Grimsby ook vis verkocht die langs de baan wordt verzonden (bv. uit Aberdeen) of door vreemde vissersvaartuigen rechtstreeks wordt aangevoerd; in het handelsdok wordt tenslotte ook vis met cargoschepen (bv. uit Denemarken) aangebracht.

HET ONDERZOEK

1. — De behandeling aan boord

Op de vaartuigen van Aberdeen wordt zeer veel zorg besteed aan de vis. Er worden betrekkelijk korte reizen gemaakt

en er wordt veel ijs aangewend. Het gebruikte ijs is brokkenijs en kost de reder £ 1 per ton (c 140 BF). Teneinde een goede kwaliteit aan te voeren wordt de vis meer en meer in kisten (houten en zelfs aluminium) geborgen aan boord. Na het lossen, reinigen de vissers het ruim en de houten planken met stadswater; de gebruikte kisten worden met een lans grondig uitgespoeld. Voor de haringvisserij moet speciaal vermeld worden dat krachtens de voorschriften van de « Herring Board » vernachte haring in kisten met ijs moet opgestapeld worden in het ruim.

Uit beweringen blijkt, dat op de vissersvaartuigen van Hull de verhouding ijs-vis 50-50 is; de prijs van het ijs belooft 17/6 per ton (ca 120 BF). Te Hull wordt veel aandacht besteed aan het aanbrengen van « shelf fish » of « shelved fish », d.i. vis van de laatste slepen welke in het ruim op ijs wordt gelegd en hierdoor een glanzend uitzicht vertoont. Er kon evenwel vastgesteld worden dat deze wijze van visverzorging aan boord niet determinerend is voor de kwaliteit. Tijdens het lossen van de vis worden de planken grondig afgeschuurd met stadswater; na het lossen wordt het ruim met stadswater gereinigd.

Voor de vaartuigen die Grimsby aandoen, noteert men gemiddeld volgende zeedagen: diepzeevisserij (vaartuigen boven 140 voet): 16-24 dagen; visserij rond Feroe en op Westkust van Schotland (126-140 voet): 11-16 dagen; Noordzeevisserij (110-125 voet): 7-10 dagen en seinevisserij (50-100 voet): 5-10 dagen.

De verhouding ijs-vis blijkt dezelfde te zijn als te Hull (50-50); ook de prijs is dezelfde (17/6 per ton). Aan boord wordt de vis gereinigd en per soort opgestapeld. In dit verband dient vermeld te worden dat de Belgische vaartuigen die te Grimsby verkopen, de vis niet genoeg sorteren per soort in het ruim; dit blijkt een nadeel mede te brengen voor een vlug lossen en verkopen.

Te Grimsby worden eveneens grote hoeveelheden « shelf fish » gelost.

Tijdens het lossen worden de planken en na het lossen het ruim gereinigd met gechloord zeewater.

Vermits de vissershaven van Grimsby een kleine diepgang heeft, kunnen de vaartuigen slechts tweemaal per dag de haven aandoen (nl. van 2 uur vóór tot 2 uur na hoogwater); in de zomer blijven de vaartuigen vaak op de Humberrivier liggen, daar het water er kouder is dan in het dok.

2. — Het lossen en sorteren

Te Aberdeen begint het lossen te middernacht en het loopt door tijdens de verkoop. De losploegen bestaan uit 11 man (4 in het ruim, 2 aan dek, 1 aan de winch, 2 die de vis in de hal brengen en 2 sorteerders). De vis wordt gelost in bennen — met uitzondering natuurlijk van de aan boord in kisten geborgen vis — en gewogen in houten mijnkisten op 8 stonnes; deze werkwijze

geschiedt eerder traag. De kisten zijn boordevol, doch de bovenste laag wordt « versierd »; op de vis wordt eveneens vers ijs gestrooid. Slechts enkele soorten vis worden na weging op de grond tentoongesteld, nl. grote kabeljauw, heilbot en rog; tarbot wordt recht op een zijvin in de kisten gestapeld.

Het sorteren geschiedt zeer nauwkeurig voor schelvis en kabeljauw (4 à 5 grootte klassen); voor platvis bestaat slechts één klasse.

Te Hull kunnen voor het lossen, dat te middernacht aanvangt, 6 losploegen per schip ingesnakeld worden; iedere losploeg bestaat uit 9 man. De vis wordt in rieten bennen (van 5 stonnes) uit het visruim door middel van winches op de loskade gebracht en in aluminium kits overgegoten. De kits worden gewogen en in de vishalle opgesteld volgens soort. Met uitzondering van grote heilbot wordt geen vis op de grond gelegd.

De aluminium kits hebben een komische vorm en een inhoudsmaat van 10 stonnes. De kits zijn niet praktisch daar zij naast het lawaai, moeilijk toelaten de kwaliteit van de vis te beoordelen.

Het sorteren van de vis te Hull geschiedt in het visruim.

Zoals in de overige havens begint het lossen van de vis te Grimsby te middernacht. Er worden 14 man per winch gebruikt, terwijl 1 tot 7 ploegen kunnen ingeschakeld worden om een vaartuig te lossen; dit betekent dat 7 tot 98 man kunnen in dienst zijn van één schip.

Voor het lossen wordt gebruik gemaakt van een loopplank, die van de loskade tot bijna over het luik van het schip ligt. Met rieten bennen (5 stonnes) wordt de vis uit het ruim opgehaald; de ben wordt met een haak op de loopplank gehaald en door één man tot op de loskade en in de vishalle getrokken. De vis wordt gewogen en in aluminium kisten (10 stonnes) overgegoten; de kisten worden 2, 4 à 5 hoog in de mijn opgestapeld.

De aluminium kisten zijn rechthoekig en zijn eigendom van de « Grimsby Trawler Owners' Association ».

Teneinde het lossen van de vis te bespoedigen en handenarbeid te besparen, heeft de « Trawler Owners' Association » een plan opgesteld betreffende het lossen, het sorteren, het uitstallen en het weghalen van de vis. Deskundigen van de « White Fish Authority » werken momenteel het plan uit.

Het sorteren van de vis geschiedt bij de vangst: de vis wordt per soort geborgen; in de mijn wordt slechts een triage volgens grootte doorgevoerd na het wegen.

3. — De verkoop

Te Aberdeen begint de verkoop te 8 uur en hij eindigt rond 11-12 uur.

De verkoop geschiedt per opbod terwijl de kopers de markt volgen van op de kisten. Vermits de kisten boordevol zijn, komt dit de kwaliteit niet ten goede.

Na de verkoop worden de kisten onmiddellijk uit de mijnhalle tot aan de laadkade gebracht (hetzij met ijzeren haken getrokken, hetzij met wagentjes vervoerd). Aan de laadkade staan open platte vrachtwagens om de kisten in ontvangst te nemen en naar de pakhuizen of verwerkende bedrijven te vervoeren. Met het oog op de kwaliteit wordt slechts één laag kisten per vrachtwagen geladen.

Deze wijze van laden werkt goed bij normale aanvoer van 25 à 30 vaartuigen, doch bij dagen van grote aanvoer (bv. 60 vaartuigen) ontstaat een vertraging. Daarom vragen de kopers om de kisten niet meer zo boordevol te vullen, opdat meerdere kisten op elkaar zouden kunnen gestapeld worden.

De kisten waarin de vis wordt verkocht, zijn eigendom van de « Aberdeen Box Pool Company ». Deze maatschappij gaat de ledige kisten zelf bij de kopers ophalen. In een centrale werkplaats worden de kisten onder waterdruk gewassen en eventueel hersteld; er worden geen desinfectiemiddelen gebruikt bij het wassen van de kisten.

Te Hull wordt de vis verkocht bij afslag. De verkoop begint om 8 uur en heeft plaats op drie plaatsen tegelijk, nl. volgens de verhandelde vissoort (kabeljauw-koolvis, schelvis en pladijs). Hierdoor zijn de afnemers verplicht drie kopers in dienst te hebben.

De inzet van de verkoop geschiedt eerder traag daar de kopers door een soort « fluistersysteem » de gewenste hoeveelheid en prijs aan de verkopers mededelen. Eens de basisprijs vastgesteld, gaat de vis vlug van de hand, gezien er geen maximum hoeveelheid van afname is vastgesteld; aldus kan men vaststellen dat 400 à 500 kits bij één verkoop uit de markt gaan.

Zoals te Aberdeen staan de kopers tijdens de verkoop op de kits en lopen op deze manier verder van partij tot partij.

Na de verkoop worden de kisten meestal naar hun bestemmingsplaats gerold; ijzeren tweewielwagentjes worden voor het vervoer ook wel gebruikt.

Het is echter opvallend welke grote hoeveelheden vis in de mijn zelf worden gefileerd. De vis wordt uit de kist in een houten of metalen bak gegoten en onder stromend water handig, snel en perfect gefileerd. De filets worden onmiddellijk in nieuwe houten kisten met papier gelegd en overdekt met een laag ijs. De afval van het fileren wordt in tonnen geworpen en achteraf aan de vismeelfabrieken verkocht.

Te Grimsby wordt de vis verkocht volgens herkomst of aangewend vistuig: eerst komt de IJslandse vis aan de beurt, vervolgens de vis van de Feroe en de Westkust van Schotland, dan de Noordzeevis en tenslotte de vis van de seinevisserij. In deze volgorde verkopen de vaartuigen van Grims-

by en Hull eerst, daarna deze uit ander Britse havens en tenslotte de vreemde schepen. Wanneer een vaartuig niet gelost is op het ogenblik dat de verkoop voorbijgaat, dan wordt de beurt overgeslagen en moet gewacht worden tot na de verkoop van de overige vaartuigen.

De verkoop begint te Grimsby om 7.30 uur en geschiedt zoals te Aberdeen per opbod. De kopers kunnen 500 à 600 kisten ineens afnemen. De kopers kunnen ook met de afslagers (ploegen van 3 of 4 man die in dienst staan van de reders) vóór de verkoop een overeenkomst sluiten om van een bepaald vaartuig bepaalde hoeveelheden af te nemen; de vis wordt dan betaald tegen de marktprijs.

Door de mogelijkheid om grote hoeveelheden ineens te kopen en door de kontraktleveringen gaat de verkoop zeer snel. In feite werkt het opbodstelsel aldus slechts bij het begin van de markt; de instel van de markt is het moeilijkst en vraagt wel enige tijd.

Te Grimsby zijn ca 400 afnemers ingeschreven, doch wegens het feit dat de verkoop op drie plaatsen geschiedt, moeten de afnemers drie kopers in dienst hebben.

Tijdens de verkoop staan de kopers op de kisten en lopen zij op deze wijze van partij tot partij; dit vormt evenwel geen hinderpaal voor de kwaliteit, vermits de kisten niet boordevol zijn, zoals te Aberdeen.

De verkoop is gewoonlijk rond 10 uur teneinde.

De gekochte partijen vis worden onmiddellijk uit de vishalle weggehaald of worden dadelijk in de halle zelf verwerkt (gefileerd). Bij het weghalen worden tweewielkarretjes gebruikt om de vis tot aan de kamions te voeren; deze vrachtwagens staan buiten de mijn opgesteld en vervoeren de vis naar de verwerkende bedrijven in de omgeving. Daar de aluminiumkisten plat zijn, kunnen deze gemakkelijk opgestapeld worden op de open vrachtwagens. Het weghalen geschiedt zeer snel, vermits grote hoeveelheden ineens worden gekocht. Het fileren in de halle gebeurt op dezelfde manier als te Hull, nl. in houten of metalen bakken bij stromend water; de afval wordt in metalen vaten gedaan.

4. — De pakhuizen

Te Aberdeen zijn geen pakhuizen aan de vismijn verbonden; deze zijn opgetrokken in de omgeving van de mijn. De inrichtingen zijn zeer verscheiden en er blijkt slechts weinig aandacht aan besteed te worden.

In de pakhuizen wordt betrekkelijk veel rondvis en platvis met de hand gefileerd. De filets worden in nieuwe houten kisten in papier verpakt; op de bovenste vislaag wordt ijs gestrooid. De visafval wordt in tonnen geworpen die regelmatig door de vismeelfabrieken worden weggehaald.

Grote hoeveelheden vis worden uit Aberdeen ook in kisten met ijs langs de baan verzonden naar Hull en Grimsby.

Te Hull en Grimsby zijn evenmin pakhuizen aan de mijn aangebouwd; de meeste kopers beschikken evenwel in de mijn over een klein bureel en een kleine bergplaats voor het materieel. Grote bedrijven hebben hun bewerkingsinrichtingen in de omgeving van de mijn.

5. — Het vervoer

Naar schatting zou te Aberdeen 75 % van de vis met het spoor verzonden worden en 25 % langs de baan. Te Hull is de verhouding 60 % per spoor en 40 % langs de baan; te Grimsby noteert men dezelfde cijfers.

Voor Hull en Grimsby dient nog speciaal vermeld te worden dat het hele havencomplex gebouwd werd door de spoorwegmaatschappij, zodat het normaal is dat deze maatschappij een grote rol speelt bij het transport. De vis wordt door personeel van de maatschappij bij de handelaars opgehaald en tot de treinen gebracht. Dagelijks vertrekken er uit Grimsby bv. 9 speciale treinen met bestemming tot 4.000 gemeenten of steden van het land; de maatschappij heeft aldus dagelijks 300 isotherme wagons in dienst.

6. — Groot- en kleinhandel

De kustgroothandel wordt gekenmerkt door het bestaan van een groot aantal kleine afnemers en een beperkt aantal grote kopers. Het aantal kustgroothandelaars wordt op 1.500 à 2.000 geschat. Vele groothandelaars zijn echter tegelijkertijd importeurs, exporteurs en verwerkers.

Zoals reeds hoger werd vermeld, bevinden zich de inrichtingen van de kustgroothandelaars in de omgeving van de vismijnen; deze spreiding bracht mede dat de inrichtingen niet voldoende konden worden nagegaan. Men mag evenwel aannemen dat deze zeer uiteenlopend zijn.

In de kleinhandel wordt de verse vis verkocht in specifieke viswinkels en in gemengde winkels (samen met de verkoop van gevogelte, fruit of groenten). De verkoop van diepgevroren vis, die in de jongste jaren sterk is toegenomen, geschiedt veelal in de algemene levensmiddelenhandel. Kenmerkend is ook in Groot-Brittannië de verkoop van gebakken vis.

De structuur van de kleinhandel is gekenmerkt door een partikuliere uitbating en een verkoop in kettingwinkels; door enkele verticale bedrijven, waarbij de distributie van vangst tot verbruiker in één hand is, wordt een grote activiteit ontplooid.

De inrichting van de kleinhandelsbedrijven is zeer uiteenlopend; zij moeten evenwel een minimum van hygiënische voorschriften in acht nemen. Een aantal kon worden gemoderniseerd en voldoet aan de eisen welke men aan een goede opslag en verkoop van verse en diepgevroren vis kan stellen. Enkele tijd terug heeft een advieskommissie van het ministerie van Landbouw zich bezig gehouden met de verbetering van de inrichting; uit de studie konden bepaalde aanbevelingen voor de handel opgesteld worden.

Een speciale plaats in de distributieschakels heeft Billingsgate, de vismarkt van Londen.

De bevoorrading van deze markt geschiedt o.m. uit Fleetwood, Milford, Grimsby en Lowestoft, alsook uit Nederland, België en Denemarken.

De vis wordt 's nachts aangevoerd en opgestapeld op de verschillende verkoopplaatsen. Buiten de markt is een grote open plaats waar de vrachtwagens opgesteld blijven en van waaruit eveneens verkocht wordt. Ook de gebouwen in de straten die naar Billingsgate leiden, zijn ingericht voor de verkoop van verse of bewerkte vis.

De vis wordt aangevoerd in kisten, meestal nieuwe. De variatie van de aanvoer is zeer groot en de kwaliteit is zeer goed. Heel wat gefileerde vis wordt er verkocht.

Onder de markt bevinden zich een ijsfabriek (met een capaciteit van 150 ton ijs per dag), alsook koelruimten en vriescellen en installaties om kreeften of krabben te koken.

7. — Visverwerkende nijverheid

In Groot-Brittannië vindt men de gewone takken van visverwerking. Speciaal dienen evenwel vermeld te worden de diepvriesproductie en het fileren. Het diepvriezen van vis heeft sedert 1951 een aanzienlijke uitbreiding genomen en zal wellicht in de toekomst de structuur van de distributie volledig wijzigen. Het fileren van kleine kabeljauw, schelvis, wijting en schol heeft zich eveneens sterk ontwikkeld en heeft in grote mate bijgedragen tot een toename van het visverbruik en een stijging van de produktie van de vismeelfabrieken.

8. — Keuring en kwaliteitsvoorschriften

Te Aberdeen wordt de keuring van de vis in de mijn verricht door een dienst die afhangt van de « Fishery Office ».

Te Hull keurt de « Port Health Authority » de aangevoerde vis, doch achteraf wordt een speciale controle gedaan op kabeljauw door drie handelaars; deze handelaars worden aangesteld in overleg met de reders. De afgekeurde kabeljauw wordt uit de markt genomen en verkocht om te worden ingezouten of verwerkt tot vismeel of dierlijk voedsel (« catfish » en « dogfish »).

Te Grimsby heeft de leider van de lossersploeg de opdracht een eerste rudimentaire keuring door te voeren. Tussen 6 uur en 7.30 uur geschiedt de controle door de « Port Health Authority ». De kabeljauw wordt aan geen speciale keuring onderworpen, doch men denkt eveneens drie handelaars aan te duiden om deze taak te vervullen.

xxx

Teneinde de kwaliteit van de haring te bevorderen heeft de « Herring Industry Board » een reeks voorschriften uitgevaardigd; deze voorschriften hebben zowel betrekking op de behandeling van de gevangen haring, als op de verdere verwerking ervan (invriezen, roken).

ZIE VERVOLG TOEKOMENDE WEEK

Na het vergaan van de O.289

REEDS VOOR DE ONDERZOEKSRAAD

ENKELE OVERWEGINGEN

Sedert het bestaan van de Onderzoeksraad, hebben we nog nooit de behandeling van een zaak zo vlug zien aanvatten als deze van de O.289, welke 14 dagen geleden de zondagmorgen te 5 uur op 80 mijlen van Grimsby zonk.

We kunnen deze instantie daarom slechts geluk wensen omdat een onmiddellijke ondervraging van de bemanning van groot nut is voor het opvangen van juiste gegevens aan die zijde.

Dit schip was vorig jaar in aanvaring gekomen met het Britse vrachtschip «Sea Horse». Was het toen niet nauwkeurig hersteld of nagezien, of was zulks thans gebeurd tijdens zijn laatste nazicht, gedurende de 7 weken lange herstelling en vernieuwing van schroefas, schroefbus, roer enz...?

Het is immers een publiek geheim dat in het verleden het toezicht door de zeevaartinspektors alles behalve niet veel met bewaamde hand is geschied en dat weliswaar veel aandacht werd besteed aan details van weinig belang, maar dat de werkelijke controle van rompen en machines beneden het vriespunt stond.

Dikwijls onderging men de invloed van de reder of bepaalde scheepsbouwers, welke ze wijs maakten wat ze wilden, zonder te spreken van de rest, omdat de toestand van veel reders te wensen overlaait.

Dat dringend en op krachtdadige wijze van officiële zijde daaraan dient verholpen, is een feit. De benoemingen tot zeevaartinspektors moeten met twee factoren rekening houden:

1. bekwaamheid aanstellen inzake scheepsbouwkunde en geen afgedankte officieren of mensen waarvoor men in de administratie geen plaats meer heeft, en men ze ergens slechts wil kasseren, zoals dit in 't verleden veelal het geval was.

2. Zorgen dat deze mensen een standing en loon hebben, welke in evenredigheid is met de bekwaamheid van hen vereist, en hen toelaat onafhankelijk en buiten alle invloeden op te treden.

Zolang dit niet bereikt is, zal het niemand verwonderen dat schepen welke herstellingen (als men het zo mag noemen) ondergaan hebben, dikwijls veel schulden hebben, op hun eerste reis, vergaan. Zelfs zonder dat de reder noch bemanning daaromtrent iets afweten.

Op onze werven is er immers ook meer en meer gebrek aan bekwaam vaklui.

De stipte uitvoering van werken aan romp en motoren gepaard met een streng toezicht, zijn de eerste vereisten om de veiligheid van schip en vooral van bemanning te verzekeren. Of daaraan genoeg aandacht besteed wordt, valt grotelijks te betwijfelen na het vergaan in de laatste jaren in eerder zonderlinge omstandigheden van verschillende schepen die op werven herstellingen hebben ondergaan.

Dat deze taal niet aangenaam in de oren kan klinken van bepaalde mensen is mogelijk, maar het zou hen volstaan na te gaan,

wanneer, hoe en in welke omstandigheden een 10-tal vaartuigen in enkele jaren tijd vergingen om met ons te moeten erkennen dat er iets abnormaals aan de basis van dit alles ligt, dat zeer moeilijk is grondig na te gaan omdat de schepen in kwestie bijna alle in volle zee vergaan, waar van hun vlot brengen geen sprake kan zijn.

Een bevoegd en streng optreden is dus onvermijdelijk.

WANNEER WERD DE O.289 GEBOUWD

De huidige O.289 «Magdalena» is in feite gebouwd te Oostende in 1931 op de werf Beliard Crighton en Co voor rekening van reder Cyriel Coghe en was toen de O.305 «Patience», voorzien van een motor van 240 P.K.

Dit vaartuig was op 10 mei 1940 op de visserij in het kanaal toen de oorlog in België uitbrak. Toen de bemanning dit nieuws vernam werd de visserij stopgezet en de vangst te Brixham verkocht. Daarna werd koers gezet naar Oostende. Ter hoogte van Boulogne gekomen werd de toenmalige O.305 door de Fransen opgehouden en naar deze haven overgebracht, waar het bleef tot 23 mei 1940. Het vertrok vandaar naar Milford haven via Brixham en Pool, waar ze de visserij bedreef. Op 25 augustus werd het schip door de admiraliteit in beslag genomen en op 28 augustus naar Havenmouth (bij Bristol) overgebracht waar het omgebouwd en bij de balon barage ingelijfd werd. Op 4 februari 1941 was het schip te Barry (bij Cardiff) voor de zelfde dienst. In januari 1943 werd dit vaartuig naar Swansea overgebracht waar het als politieboot moest dienst doen. Op 16 augustus 1945 werd het schip te Oostende teruggebracht en opnieuw hersteld voor de visserij.

Het werd toen verkocht aan dhr Ad. Van Elslande en Camiel Christiaen en herdoopt tot O.289 «Paul-Thérèse».

In 1954 werd het vaartuig eigendom van Christiaen Arthur en herdoopt tot O.289 «Magdalena». Het had pas thans gedurende 7 weken een grondig nazicht ondergaan. De reder had roer, schroefas en schroefkoker volledig vernieuwd.

Wat is er mede gebeurd?

Een plaot los gekomen?

Het oordeel van de onderzoeksraad zal ons misschien gerust stellen.

BIJ DE

ZEEVAARTINSPEKTIE

Voortaan is het dhr Baroen A., eerste officier werktuigkundige, die vanaf 1 september aangesteld werd als dienstdoende zeevaartinspekteur in vervingende van dhr Springel welke op rust werd gesteld.

Dhr Baroen is 56 jaar en sedert zijn prille jeugd in dienst van het staatszeewezen. Hij was jarenlang werktuigkundige op de maalboot en sedert enkele jaren eerste officier werktuigkundige.

Het visserijfestival te Zeebrugge

MOOI WEDER LOKTE GROTE BELANGSTELLING

Het visserijfestival te Zeebrugge heeft jaarlijk een zeer groot succes gekend. Het valt dan ook niet te betwijfelen dat er in de toekomst meer van dergelijke aangelegenheden zullen op touw gezet worden. Het feest stond in het teken van een verbroedering van de beoefenaars van 's lands twee gevaarlijkste beroepen: de mijnwerkers en de vissers.

Om 10u00 werd een plechtige mis opgedragen in de St Donaaskerk ter nagedachtenis van de op zee gebleven vissers. Op de dienst herkende men ondermeer de hh. Vandamme, burgemeester; Neels, Ene-man en Demeester, schepenen.

Hierop trok een stoet door de straten van Zeebrugge. In deze processie stapten onder andere op de Mijnwerkersmuziekkapel uit Jemappes. De stoet begaf zich naar het staketsel waar door de Z.E.H. De Cavele, pastoor te Zeebrugge, de zee gewijd werd onder groot geloei van de scheepssirenes. Het was tijdens deze plechtigheid dat door vissers meer dan 4.000 bloemen in zee gegooid werden als ersonsaluut aan hun overleden makkers. Hierop vertolkte het Mijnwerkerskoor uit Jemappes het gekende «Angelus de la Mer» onder een ontroerende en indrukwekkende stilte.

GEDENKTEKEN VOOR MINISTER LEFEBVRE

Hierop werd een gedenkteken ingehuldigd ter ere van de heer Lefebvre, Minister van Binnenlandse Zaken en gewezen Minister van Landbouw en Zeevisserij, en als dankbetuiging voor de talrijke inspanningen die zich getroost heeft om de visserij op nieuwe wegen te leiden. Het is een bronzen gedenkteken met een beeltenis van de heer Lefebvre en die op een voetstuk in arduin is ingemetseld.

Na een toespraak door de heer Vandamme werd dit monument letterlijk onder de bloemen bedolven die neergelegd werden door de mijnwerkers uit Jemappes. Het was echter op uitdrukkelijk verzoek van de heer Lefebvre dat

hierop alle bloemen onmiddellijk werden weggehaald en aan de voet van het visserskruis werden neergelegd.

In de namiddag trok een grote toet door de straten van Zeebrugge waarin vrijwel alle folkloristische vissersgroeperingen van de kust opgemerkt werden. Na de ontbinding hiervan voerden deze groepen in de Vismijnstraat volksdansen uit die door de menigte fel gemaakt werden.

Hierop werden dan de onderscheidingen uitgereikt aan de personen die een bijzondere prestatie in de visserij op hun actief hebben. Volgende personen werden onderscheiden: oudste reder uit Zeebrugge: Vantorre Robert, uit Nieuwpoort: August Devey; oudste varende visser uit Oostende: Maertens Amatus; uit Nieuwpoort: Calcoen Maurits en uit Zeebrugge: Vlietinck Alfons.

Visser met het meeste aantal vaartdagen: uit Nieuwpoort: Vancouter Gabriel met 254 vaartdagen; uit Oostende: Vanhoucke Lucien met 317 vaartdagen en uit Zeebrugge: Waeghe Florimond met 295 vaartdagen.

Scheepsjongens met het grootste aantal vaartdagen uit Nieuwpoort: Frans Geryl met 216 vaartdagen; uit Oostende: Robert Verhaeghe, met 301 vaartdagen en uit Heist Ackx Roger met 272 vaartdagen. Lucien Decreton uit Nieuwpoort en Arthur Dobbels uit Zeebrugge ontvingen een onderscheiding omdat ze het langst voor rekening van eenzelfde rederij gevaren hebben. René Vantorre ontving een onderscheiding omdat hij als stuurman het langst op eenzelfde vaartuig gevaren heeft.

De heer Vlietinck uit Zeebrugge werd als beste visser van het jaar uitgeroepen. De wisselbeker van de stad Brugge ging tenslotte naar de heer Lucien Vanhoucke die voor de ganse kust het grootste aantal vaartdagen totaliseerde.

Tenslotte werd er 's avonds in de vismijn een variétéprogramma opgevoerd waaraan niet minder dan 125 artisten hun medewerking verleenden. — B.

Ongevallen in de Visserij

Schipper Georges Devent van de Z.817 kreeg een prik van een staal draad in de rechterwijsvinger, waardoor hij 8 dagen werkonbekwaam is.

Bij het inhalen van de kor kreeg René Devos, matroos aan boord van de Z.556, een prik van een staal draad in de rechterhand, waardoor in de rechterhand werkonbekwaam is.

Bij het gutten van de gevangen vis kreeg matroos Robert Ramme-loo van de Z.583 een prik in de linkerhand, na verzorging kon hij het werk hervatten.

Bij het slingeren van het vaartuig gleed matroos Leon Savels uit aan dek, waardoor hij gekwetst werd aan de linkerelleboog.

Bij het slingeren van het schip kreeg matroos Maurice Claeys van de Z.491 een slag van het roer

waarbij hij zich bezeerde aan de rechtervooraarm. Hij werd door een dokter verzorgd.

Bij het slingeren van het schip gleed motorist Houzee Henri uit op

dek en kwam ongelukkig met zijn borstkas aan de linkerkant terecht op de scherpe kant van de viskuip.

OPSLEPING Z.535 DOOR Z.404

Bij het wegzetten van de korre kreeg de Z.535 een grondzee waardoor de korre in de schroef sloeg. De bemanning gelukte er niet in deze te verwijderen zodat noodgedwongen om sleepulp werd gevraagd aan de Z.404 van Meyers Leon. De schipper was akkoord de Z.535 op te slepen naar Zeebrugge die zonder verdere moeilijkheden werd bereikt. — B.

OPSLEPING Z.518 DOOR Z.512

Ook bij de Z.518 kwam de korre in het schroef terecht bij het wegzetten. Geen middel ziende om op zee te herstellen werd de hulp van de Z.512 ingeroepen die aanvande de Z.518 op te slepen naar de haven van Zeebrugge die zonder verdere moeilijkheden bereikt werd. — B.

oostendse markt en vismijnecho's

Al was het niet voor alle vaartuigen kermis en waren er ook opbrengsten die renderend waren, toch was het wel een bevredigende week. Voor de meeste vissoorten werden goede prijzen betaald, met voorbehoud voor sommige soorten op de maandagmarkt, en voor schelvis op de dinsdagmarkt. Tongen, tarbot, roggen, kanaalsoorten werden vlot verkocht. Kabeljauw van IJsland en van de Noordzee kenden stijgende prijzen van de eerste naar de laatste verkoopdag. Volledigheidshalve moet er hier bijgevoegd worden dat de kwaliteit van sommige vangsten niet van aard was om een gunstige prijs te bewerken, dit vooral op de maandagmarkt. De lage prijs voor schelvis werd veroorzaakt door de nogal ruime aanvoer van deze vissoort op de dinsdagmarkt. Schelvis is trouwens een vissoort die niet lang prijs houdt eens dat de aanvoer er van regelmatig is, ook al is de kwaliteit goed. De beste re-

sultaten werden deze week bereikt door de kleine IJslanders. Deze schepen zijn voor het ogenblik de beste categorie van onze vissersvloot. De vangsten zijn in verhouding tot deze van de veel grotere IJslanders tamelijk groot en de prijzen wel eens beter, omdat deze schepen kortere reizen maken. Minst van al waren de opbrengsten die geboekt werden door de Noordzeeschepen en door de kreeftenputters. De kleine vangsten waren hier veelal de oorzaak van. Voor de kustvissers was het deze week niet slecht. Er kon regelmatig worden uitgevaren en de vangsten iets groter dan de vorige weken. Bovendien hield de prijs redelijk goed stand zodat de dagopbrengsten als bevredigend kunnen beschouwd worden. Het aantal visvangsters van deze categorie is hierdoor gaan verminderen al blijken de resultaten door deze visvangst bereikt ook niet te versmaden. De totale aanvoer werd

in de afgelopen week binnengebracht door 56 vaartuigen. Deze losten 12.350 bennen vis, 25.780 kilo tong, 37.500 kg haring, 50.900 kilo kreeftjes en 2.000 kg makreel.

Van IJsland was de aanvoer wel wat groot en werd aangevoerd door 9 schepen die 8.195 bennen vis en 35.300 kilo kreeftjes losten. De prijs voor kreeftjes daalde van maandag naar woensdag, dit ook wel door de mindere kwaliteit. Voor de schelvis werden lage prijzen betaald, de andere vis werd bevredigend verkocht. De opbrengsten waren over het algemeen renderend, uitgenomen voor de grootste schepen.

Van de Noordzee was de aanvoer eerder gering. De vangsten waren weinig omvangrijk en werden op de eerste verkoopdag verkocht. Woensdag waren de prijzen beter, al werd het peil van verleden week niet bereikt. De opbrengsten waren niet voor alle schepen bevredigend. De totale aanvoer

bedroeg 655 bennen vis, 2.000 kg makreel en 37.500 kg haring. De haringvangst werd redelijk goed verkocht, de kwaliteit van de vangst was ook bevredigend.

Door 8 kanaalschepen werden 1.110 bennen vis, 9.100 kg kreeft en 2.500 kg tong aangevoerd. Sommige vangsten waren te klein om renderende opbrengsten te kunnen geven, vooral dat op de woensdagmarkt de prijs voor deze soorten iets lager was. Voor de witte bankers was het deze week iets beter. De vangsten tong zijn groter geworden en ook de bijvangsten zijn merkkelijk omvangrijker. Vooral, tarbot wordt meer binnengebracht hetgeen oorzaak is van dalende prijzen. De opbrengsten voor deze schepen waren doorgaans renderend, vooral woensdag. In totaal negen vangsten die 430 bennen vis, 600 kg kreeft en 15.000 kilo tong opleverden.

Door drie Oostschepen werden 170 bennen vis en 1.500 kg tong dat ook de opbrengsten beter wangensten groter dan dinsdag zo aangevoerd. Woensdag waren de ren en zelfs als bevredigend mochten beschouwd worden. Van de Noord waren de vangsten evenwel veel groter en de vangsten die van deze visgrond werden aangevoerd gaven dan ook renderende uitslagen. De duur van de reizen van deze visgrond was tamelijk kort zodat de kwaliteit van deze vangsten onberispelijk was. In totaal door twee schepen 400 bennen vis en 800 kg tong.

Een aanvoer van de West van 1.025 bennen vis en ongeveer 5.000 kg tong, die regelmatig over de drie verkoopdagen was verdeeld. De prijzen voor roggen waren niet zo best en minst van al op de sluitingsmarkt. De vangsten waren die dag ook het kleinst zodat de opbrengsten toen beneden het minimum bleven. De andere dagen konden de uitslagen van deze schepen wel bevredigen. De kreeftenputters kwamen deze week bijna allemaal zaterdag verkopen. De totale aanvoer door deze schepen binnengebracht beliep 365 bennen vis, 5.900 kg kreeft en 1.900 kg tong. De prijs voor kreeftjes was zaterdag veruit het best. De opbrengsten waren echter lang niet allemaal renderend doordat de vangsten te klein of de prijzen te laag waren.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	20-8-1960	22-8-1960	23-8-1960	24-8-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	43,40-57,80	42,—53,60	51,—62,—	42,20-55,40
3/4 tongen — 3/4 sole	57,50-62,—	52,50-56,20	55,80-60,—	50,80-61,—
Bloktongen — Sole moyenne	55,—61,—	49,80-59,50	53,60-65,—	49,20-57,40
Voor-kleine — Toute petite	49,40-56,50	47,20-53,20	50,—53,60	45,—51,40
Kleine — Petite	36,40-42,50	37,40-42,—	40,40-44,20	31,—50,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	45,—51,50	33,—45,—	3,350-50,—	31,20-45,50
Middel — Moyenne	31,—44,—	27,80-31,80	30,—31,—	26,60-41,50
Kleine — Petite	16,—22,50	18,—30,—	23,50-25,—	15,—29,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	15,—16,50	12,—16,50	14,—	14,—16,50
Grote iek — Grosse	12,60-14,20	9,50-16,50	12,—14,—	13,—16,50
Kleine iek — Petite	8,80-11,—	8,80-12,—	12,50-14,50	11,50-14,—
Iek 3e slag — 3e sorte	6,— 7,20	5,—12,50	9,60-10,80	11,60-16,—
Platjes — Toute petite	4,—	4,— 4,40	4,— 4,80	4,— 6,20
Schelvis grote — Aiglefin, gros	9,—11,—	5,—13,50	9,—12,20	11,—12,—
Middel — Moyen	7,—	5,— 6,—	8,—	9,—12,—
Kleine — Petit	5,—	5,— 8,—	3,— 6,—	6,— 9,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	12,—23,—	.....	15,—23,50
Middel — Moyen	16,50	.....	15,—	11,—14,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	9,—
Rog — Raie	10,—12,50	5,—14,—	5,—15,—	5,60-11,50
Rode poon — Perlon	.....	7,40-15,—	5,—	7,60-18,—
Grauwe poon — Grondin	.....	3,— 6,—	.....	3,20- 6,20
Kabeljauw — Cabillaud	9,—21,—	7,80-17,—	12,50-17,20	11,20-21,—
Gullen — Petit cabillaud	4,40- 8,—	4,— 7,—	4,—13,—	4,40-17,—
Hozemondhamme — Baudroie	22,—29,50	23,50-29,40	33,60	23,60-33,—
Wijting — Merlan	3,— 4,40	3,— 8,—	3,— 5,40	3,60- 5,60
Schar — Limande	.....	6,— 6,50	8,80	4,— 6,80
Steenschol — Sole limande	.....	9,50-15,50	12,50-15,—	12,—16,50
Zeehaai — Aiguillat	.....	9,—	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	7,— 8,50	7,50- 8,50	6,80
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	7,—	.....	8,— 9,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	7,40- 7,50	21,—	7,20-10,20
Keilrog — Raie radiée	.....	14,—19,—	8,60-18,50	7,—18,—
Zeekreeft — Langoustine	7,30-33,30	7,60-25,—	8,—32,—	8,30-28,50
Schaat — Flotte	10,—16,—	19,—	12,—16,—	12,50-18,50
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,— 7,—	5,— 6,50	6,50- 7,—	6,—
Leng — Lingue	5,50	6,—	.....	6,—
Schartong — Cardine	22,50-26,—	14,—28,—	13,—19,—	18,50-32,50
Volle haring — Hareng	.....	.....	5,40- 6,48	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	2,—	2,— 2,40	3,— 3,20
Heilbot — Flétan	.....	33,50-50,40	.....	36,50-53,—
Koolvis — Colin	5,— 6,50	5,20- 7,—	.....	10,—12,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	7,50	.....	10,50-14,—
Pollak — Lieu jaune	7,—	7,— 7,20	.....	10,50-14,80
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	7,—	.....	.....

AANVOER PER SCHIP TE OOSTENDE

ZATERDAG 20 AUGUSTUS	KANAAL	Kreeften		
O.69	14	120	2400	135.130
IJSLAND				
O.239	14	300	7500	262.585
WITTE BANK				
O.277	14	60	600	57.660
			Tongen	300
KREEFTENPUT				
O.214	14	30	800	91.990

		Kreeften		
		750		
Z.545	8	35 1000	66.410	
		Kreeften		
Z.488	10	30 900	51.640	
		Tongen		
		300		
		Kreeften		
Z.549	10	100 900	96.080	
		Tongen		
		200		
		Kreeften		
Z.443	9	60 900	72.650	
		Tongen		
		300		
		Kreeften		
Z.25	10	30 750	84.350	
		Tongen		
		300		

MAANDAG 22 AUGUSTUS IJSLAND

O.317	21	1700	—	475.155
		Kreeften		
O.285	18	650 3600	263.300	
O.86	18	850 1500	310.471	
O.224	16	470 9000	334.720	
		NOORDZEE		
O.94	16	175	—	82.670
		KANAAL		
		Tongen		
O.175	10	220 500	105.640	
O.120	14	190	—	82.375
		Tongen		
Z.542	15	80 1300	148.140	
		Kreeften		
		2100		

WEST

		Tongen		
O.349	7	90	—	39.730
Z.257	9	75 500	64.860	
O.204	10	140 800	84.163	
N.710	8	100 300	57.810	
Z.510	8	50 1000	70.920	

WITTE BANK

Z.222	11	20 1000	74.190	
O.122	15	40 2280	119.370	

DINSDAG 23 AUGUSTUS IJSLAND

		Kreeften		
Z.212	17	550 4500	282.502	
O.92	18	1550 1200	468.723	
O.298	18	1600	—	577.595

NOORDZEE

		Haring		
O.124	9	60 37.500	239.820	

KANAAL

		Kreeften		
O.342	12	70 1300	64.800	

KREEFTENPUT

		Kreeften		
O.312	12	80 700	83.360	

NOORD

		Tongen		
O.82	9	200 800	102.805	

WEST

O.806	7	70	—	50.260
O.148	7	70 300	71.900	
O.327	7	50 400	36.880	
O.154	11	120 300	66.580	
O.532	5	50 300	35.810	

OOST

Z.777	5	30 200	27.710	
-------	---	--------	--------	--

GOED VOORZIENE

ZATERDAGMARKT

Een negental vaartuigen op de zaterdagmarkt brachten een nogal ruime aanvoer in de afslag. Vooral kreeftjes waren in ruime mate voorhanden en de slechte weersomstandigheden droegen er het hunne toe bij om de prijzen voor deze kreeftjes op een nogal middelmatig peil te houden. Vooral de kleinere sortering was eerder goedkoop terwijl de duurste toch nog bij de 1.000 F per ben kregen. Tongen waren bijzonder schaars en kregen renderende prijzen die evenwel toch iets lager bleven dan woensdag van de voorgaande week. Voor de verschillende vissoorten werden goede noteringen bereikt dit steeds in acht nemend dat het een zaterdagmarkt was, dat het slecht weer was en dat de komende dagen nog veel vis mag verwacht worden. De opbrengsten waren redelijk goed en schommel-

den vooral bij de kreeftenputters van goed naar minder goed.

GOEDE UITSLAG VOOR DE IJSLANDER

Het was vandaag de O.239 die van IJsland een grotere vangst kreeftjes kwam verkopen, dit na een korte reis waardoor de opbrengst van 262.585 F als bevredigend en zelfs renderend kan beschouwd worden. De vangst vis werd goedkoop verkocht want alleen kabeljauw, schaat en klipvis kregen redelijke prijzen. Schelvis was zeer goedkoop evenals koolvis, wijting en gullen. Voor kreeftjes werd tot 680 F per ben betaald. Uiteindelijk was de uitslag nog veel beter dan veel schepen van dezelfde soort toekomstige week na langere reizen zullen bereiken.

BEVREDIGENDE UITSLAG VAN HET KANAAL

Een schip, de O.69, kwam vandaag van het kanaal een mooie en redelijk grote vangst verkopen. Schotse schol, staartvis, vleet en tarbot waren soorten die zeer duur verkocht werden. Roggen kregen een redelijke prijs voor een zaterdagmarkt en kreeftjes waren duurder dan deze van IJsland. De opbrengst bewijst trouwens dat het nog zo slecht niet was aangezien 135.130 F kon besomd worden. Voor tarbot werd weer eens tot meer dan 50 F per kilo betaald terwijl de grote tongen het duurst waren.

VEEL

KREEFTENPUTTERS PLATVIS GOEDKOPER

De rest van de schepen, hetzij zeven, kwam van de kreeftenput. De vangsten van deze visgrond waren afwisselend redelijk groot en nogal klein zodat ook de opbrengsten aldus kunnen geklasseerd worden. Kreeftjes van deze visgrond werden zoals gewoonlijk het duurst verkocht. Platvis echter dat door ieder van deze schepen werd aangevoerd, zij het door de enen minder dan door de anderen, kreeg een nog bevredigende prijs die evenwel lager was dan welke woensdag werd betaald. De opbrengsten van deze schepen schommelden van 51.640 F voor de Z.488 naar 96.080 F voor de Z.549.

GOED VOORZIENE MAANDAGMARKT

Een vijftiental schepen kwamen deze week de openingsmarkt bevoorraden zodat er zeke rgeen vis te kort was, dit in tegenstelling met voorgaande weken waar telkens op de eerste verkoopdag niet veel werd binnengebracht. De kwaliteit van de vangsten was niet altijd onberispelijk zoals gewoonlijk op de maandagmarkten. Nogal veel lange reizen doen in de zomerperiode alleszins geen goed aan de kwaliteit van de vis. Sommige soorten kregen lage prijzen, die in elk geval merklijk lager waren dan deze welke verleden week werden betaald. Tongen waren nogal sterk in prijs. De opbrengsten voor de witte bankers waren bevredigend. Best van al waren ze echter voor de middenslag IJslanders, die stuk voor stuk renderende uitslagen wisten te bereiken.

MOOIE VANGSTEN VAN IJSLAND

Drie van de vier IJslanders brachten kreeftjes binnen, zodat de visaanvoer niet zo erg groot was, behalve dan voor de O.317

welke een vangst van 1.600 bennen loste. Schelvis en kabeljauw, gullen en wijting vonden weinig belangstelling. Betere prijzen werden genoteerd voor de bonen, de blauwe lengen en de schaten. Kreeftjes waren zoals te verwachten eveneens goedkoper dan zaterdag en kregen als hoogste prijs even beneden de 700 F. Toch waren de opbrengsten voor de drie kleine IJslanders renderend. Voor de grote IJslander was er echter heel wat te kort om tot een renderend cijfer te komen. De uitslagen waren begrepen tussen 263.300 F voor de O.285 en 475.155 F voor de O.317.

KLEINE NOORDZEEVANGST

Na een nogal lange reis, kwam de O.94 maandag aan de afslag met een vangst van zowat 180 bennen vis. Hiervan waren er maar een kleine hoeveelheid kabeljauw, vissoort die merklijk goedkoper werd verkocht dan verleden week. Als hoogste prijs werd inderdaad slechts 850 F betaald. De andere Noordzeesoorten waren evenmin duur, met uitzondering dan voor de kleine totten die veel duurder waren dan de grote soort. De opbrengst kon niet erg hoog oplopen en bleef dan ook maar 82.760 F, cijfer dat in lange niet meer werd geboekt door dit schip.

GROTERE VANGSTEN VAN HET KANAAL

Door drie schepen werden twee grote en een kleinere vangst aangevoerd. Een van deze vangsten bevatte bovendien een grote partij wijting, vissoort die goedkoop was zodat deze opbrengst te laag uitviel. Voor de andere schepen werden mooie resultaten geboekt, spijt een lagere prijs werd betaald voor de meeste soorten door deze schepen aangevoerd. Kreeftjes waren iets duurder dan de IJslandse. Tongen die vooral door de Z.542 werden aangevoerd, werden verkocht aan dalende prijzen, waarbij de daling bij de grotere soorten meer uitgesproken was dan bij de kleine soort. De duurste soorten waren zoals gewoonlijk schotse schol, staartvis, tarbot, steenschol en schaat. Roggen werden tamelijk goedkoop verkocht. De vangst van de O.175 werd in de kortste tijd gevangen en was dan ook van de beste kwaliteit, zonder daarom kan gezegd worden dat de andere vangsten slecht verzorgd waren. De opbrengsten waren begrepen tussen 82.375 F voor de O.120 en 148.140 F voor de Z.542.

NOGAL GROTE WESTVANGSTEN

Er was nogal Westvis op de markt voor een eerste verkoopdag. Roggen waren niet bijzonder in trek en noteerden vooral bij de marktinzet lage prijzen. Dank zij de nogal ruime omvang van de meeste vangsten, werden toch nog redelijke opbrengsten bereikt, al waren deze opbrengsten dan ook niet in verhouding tot de grootte van de vangst. De O.349, die vandaag de markt inzette, kreeg de laagste prijzen en schijnt werkelijk door 't noodlot achtervolgd te worden. Waar dit vaartuig ook ligt, steeds is de markt ongunstig. De opbrengsten voor deze schepen waren begrepen tussen 39.730 F voor de O.349 en 84.163 F voor de O.204. We kunnen ook vaststellen dat steeds meer schepen op de West gaan vissen in plaats van in het Kanaal. Na de O.214 nu ook de O.204 en de Z.510.

GROTE EN KLEINE VANGST VAN DE WITTE BANK

Voor de schepen die deze visgrond bevisten was het dus zuur en zoet aangezien er opbrengsten werden geboekt die schommelden van 74.190 F voor de Z.222 en 119.370 F voor de O.122. Tongen kenden zoals reeds gezegd dalende prijzen en haalden het gemiddelde van 50 F per kgr weer niet meer. Dit gemiddelde lag verleden week verschillende eenheden hoger zodat er ook voor de zoete opbrengst een wrange smaak blijft. Tarbot was werkelijk goedkoop en haalde amper de 45 F per kilo, dit als hoogste prijs. Voor platjes en wijting bestond weinig belangstelling, behalve dan door de diepvriesinstellingen.

IJSLANDVIS OVERWEGEND OP DE DINSDAGMARKT

Vandaag weer drie IJslanders waarvan twee met redelijk grote vangsten. Van de Noordzee werd vandaag niets binnengebracht. Kanaalvis was schaars terwijl aan tong veel minder voorhanden was dan maandag. Voor sommige soorten trad een prijsstijging in voor andere soorten een prijsdaling. Schelvis was niet bijzonder duur, dit tengevolge van de nogal grote vangsten door de twee IJslanders gelost. De kwaliteit was doorgaand wel iets beter dan op de openingsmarkt terwijl de opbrengsten weer afwisselend goed en slecht waren.

VEEL SCHELVIS VAN IJSLAND

Twee van de drie IJslandse vangsten bestonden vandaag voor een groot deel uit kleinere soorten schelvis. Voor deze soorten werden dan ook geen bijzonder goede prijzen betaald zodat de opbrengsten niet erg hoog opliepen. Kreeftjes waren niet bijzonder duur maar uiteindelijk werden door twee van de drie schepen toch redelijke uitslagen geboekt. Deze uitslagen schommelden van 282.502 F voor de Z.212 naar 577.595 F voor de O.298, deze laatste uitslag zal wel de minst renderende geweest zijn.

REDELIJKE VANGSTEN VAN DE WEST

Vandaag weer een vijftal schepen van deze visgrond. De vangsten waren over het algemeen groot genoeg, de prijzen waren echter niet te best. De opbrengsten konden dan ook niet voor alle schepen als bevredigend worden aangezien. Roggen kregen wel betere prijzen dan maandag, ze waren echter nog tamelijk laag. Kleine vis als wijting, zeehond, haai en platjes waren goedkoop en werden vaak aan opvangprijzen verkocht. De opbrengsten waren dan ook niet allemaal renderend en schommelden van 35.810 F voor de O.532 naar 71.900 F voor de O.148. Van het Kanaal werd maar één vangst binnengebracht, die vangst was bovendien eerder klein. Kreeftjes waren er ook niet veel, zodat de opbrengst slechts 64.800 F beliep, hetgeen voor de O.342 zeker niet genoeg is. Kanaalsoorten waren wel duur maar werden te weinig aangebracht.

VRIJE VISSERISCHOOLO PASTER PYPE

Heropening van de school : op donderdag 1 september 1960.

Inschrijvingen vanaf 18 augustus van 10 uur tot 12 uur, bij E.H. D. Van Parijs, S.S. Petrus- en Paulusplein, 6, (rechtover de hoofdkerk).

Afdeling dek :

Drie studie jaren. Vereiste ouderdom : 12 jaar worden in de loop van het jaar (leerlingen geboren in 1948).

Voorbereidingen tot het examen van scheepsleerjongens; aspirantschipper; schipper ter kustvisserij; schipper 2e klasse; schipper 1e klasse.

LAWAAI IN DE VISMIJN EN STIL MIJNEN

Het is niet de eerste keer dat er op gewezen wordt dat er veel te veel lawaai is in de stedelijke vismijn. Dit lawaai wordt veroorzaakt door allerlei mensen en voorwerpen. Ook de auto's vormen nog altijd een bron van geruchten, dit alhoewel het verboden is om tijdens de verkoop met een auto langs de verkoop te rijden. Toch komt het nog zeer dikwijls voor dat motorvoertuigen de verkoop storen en ver boven het stemgeluid van de verkopers uitstijgen.

Het moet zijn dat er niet te veel op de boek gezet worden, want dit blijft voortduren, ook al kan men moeilijk iemand in overtreding nemen die daar van voor de verkoop stond en dan vertrekt als de verkoop aan de gang is. Het gooien met bennen en visbakken is een andere bron van stoornis en hier moet wel aan verholpen kunnen worden.

We vragen ons af hoe het moet in sommige buitenlandse vismijnen waar er in plaats van bennen metalen bakken gebruikt worden. Ofwel beschikken de afslagers daar over luidsprekers, ofwel is alles in kannen en kruiken of in bakken en lagen vooraleer de verkoop begint. Naast dit lawaai komt dan nog dat er verschillende kopers over zwakke stemmen beschikken ofwel dat ze schrik hebben om deze vroegtijdig te verslijten, want het is werkelijk erbarmelijk hoe sommigen hun vis kopen. Het komt zelfs voor dat niemand van de verkopers of de tegenschrijvers de kopende handelaar kan horen, waardoor deze dan natuurlijk zijn vis niet krijgt toegewezen. Hierdoor gaat deze vis naar een konkurrent die over betere stembanden beschikt. Dit gaat niet altijd zonder verlies voor de reder, die vaak enkele tientallen franks op de verkochte partij verliest.

Als deze stille mijners dan eens hun vis kwijtspelen omdat ze vertikken om luider te mijnen, of ook wel omdat ze niet luider kunnen, dan is dit zeker niet de schuld van de verkopers die moesten ze voor ieder kuchtje of geluidje dat ze horen, de verkoop stoppen, daar enkele uren langer zouden staan.

Opleiding, die voorbereidt tot examens bij loods- en reddingswezen, sluisdienst, maalboten, e.a.

Avondschool : zeevaart, breien, splitsen, enz...

Afdeling scheepsmotoren :

Twee studie jaren. Vereiste ouderdom : 14 jaar worden in de loop van het jaar (leerlingen geboren in 1946).

Voorbereiding tot het examen van : vergunning voor motoren tot 80 PK; matroos-motorist tot 180 PK; motorist tot 400 PK.

Avondschool : scheepsmotoren, Dieselmotoren.

Onderwijs volledig kosteloos. Schoolgerief en boeken gratis. Tussenkost in tram- of buskosten. 's Middags gratis soep, toezicht en nuttig bezighouden. Alle moderne instrumenten. Leerlingen zijn gratis verzekerd. Na 3 jaar (dek) of 2 jaar (motoren) gratis uitrusting.

NOTARIS F. J. VAN CAILLIE
OOSTENDE

Op DINSdag 13 SEPTEMBER a.s. om 3 uur in het café «Prins Boudewijn» St Sebastiaanstraat 22 te Oostende

INSTEL met 1/2 % premie van

MOTORVISSERS- VAARTUIG

« MAURICE-ANDRE »
O.256

van 84 T 71 bruto en 23 T 81 netto, lengte 22 m 20, grootste breedte 6 m 44, voorzien van motor Deutz van 180 PK met volledig inventaris.

Gemeerd in de vissershaven te Oostende bij de Haringhalle.

Kan bezichtigd worden alle woensdagen en vrijdagen van 3 tot 5 uur.

Onmiddellijk genot na betaling. Alle inlichtingen ten kantoor, Kapucijnenstraat 6.

2311V



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

Nederlandse exporteur van eerste kwaliteit z. g. brado's, zoekt goed ingevoerde importeur voor de alleenverkoop in België. Brieven onder nr 2309V aan het bureau van dit blad.

VOOR

zijn stevigheid
zijn langdurigheid

KIEST

traaglopende of
snellopende

MAN
SCHEEPSMOTOREN

n.v. eugène herbosch

ALLEENVERDELER VOOR BELGIE

4 VAN METERENKAAI

ANTWERPEN - TEL. 33.79.50

Agent voor de kust :

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

2221V

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

Markten IJmuiden

Over de prijzen hebben vissers en reders weer niet te klagen gehad. De tijd, dat er grote hoeveelheden marktwaardige haring naar de vismeelfabriek moest gezonden worden is blijkbaar definitief voorbij. Zowel binnenland als export toonden grote belangstelling voor de aanvoer van haring, die tezamen met makreel opnieuw de hoofdschotel vormden van de IJmuidense menu. Haring van zeer goede kwaliteit werd vaak voor prijzen boven f. 20 per kist van 50 kilo verkocht. De makreel-aanvoer vond eveneens tegen redelijke prijs grif afnemers.

Omdat de vangsten van de schepen niet erg root waren, bleven de besommingen nogal laag. Vaak geeft echter de opbrengst van de hoeveelheid verse vis en haring een geflatteerd beeld van de uitkomsten van de treilers, omdat de scheepn ook kantjes haring aanvoeren, waarvoor hoge prijzen worden genoteerd.

De Uk.60 en 61 waren de eerste schepen, die pilchards in dit seizoen in IJmuiden aanvoerden. Zij vingden in drie uur vlak voor

IJmuiden 160 kisten van deze vissoort.

De Vrolijke-treilers hebben hun geluk weer aan de Westkust beproefd. En met sukses. De Onderneming I Sch.261 liep de afgelopen week IJmuiden binnen met 1.000 kisten haring uit de Ierse Zee in de ruimen.

Om de Noord hebben de schepen de gehele week geprofiteerd van goed weer. De vangsten waren echter uitermate wisselvallig en liepen soms van 60 tot 350 manden haring, makreel, koolvis en andere vissoorten per etmaal.

De kustvloot zag haar vangsten aan tong en schol dankzij goede exportmogelijkheden opnieuw uitstekend beloofd. Ook deze week is er nauwelijks een dag aan te wijzen, waarop tong goedkoop kon worden genoemd.

Met de kabeljauw is het enigszins anders gesteld. Blijkbaar toont men in België minder belangstelling voor deze vissoort. Er waren deze week dagen aan te wijzen, waarop in IJmuiden de kabeljauw goedkoop werd verkocht.

DONDERDAG: vijf treilers, zes

loggers en 20 koters met 5.400 kisten verse vis, waarvan 5.000 kilo tong, 31 kantjes groene haring, 600 gul en kabeljauw, 150 wijting, 725 schelvis, 80 koolvis, 730 haring, 1.530 makreel, 730 kleine kistjes haring, 300 diversen, 265 schol en 175 vleetharing.

Besommingen: Postboy IJM.35 f. 17.300; Amsterdam IJM.28 f. 25.400; Maria van Hattem IJM.10 f. 15.200; Deining KW.8 f.14.300; Pieertje HD.87 f.4.950; KW.76 f. 8.570; KW.24 f.8.080 en de overige schepen f.5.020 tot f. 700.

VRIJDAG: twee treilers, zeven loggers en 12 koters met 2.900 kisten verse vis, waarvan 422 (kisten van 50 kilo) tong en tarbot, 1 heilbot, 10 griet, 3 tongchar, 565 schol, 125 schar, 50 bot, 225 haring, 440 makreel, 160 schelvis, 545 kabeljauw en gul, 4 haai, 25 poon, 15 diversen.

Besommingen: Golfstroom KW. 4 f. 11.800; KW.131 f. 9.530; KW. 57 f. 5.920; KW.124 f. 7.110; KW.91 f. 5.290; KW.129 f.5.280; KW.134 f. 5.840; KW.35 f. 940.

ZATERDAG: Vier treilers en enige loggers en koters met 6.200

kisten verse vis, waarvan 760 tong en tarbot, 1 heilbot, 10 tongchar, 985 schol, 125 schar, 10 bot, 1.700 haring, 640 makreel, 620 schelvis, 550 wijting, 605 gul en kabeljauw, 5 leng, 40 haai, 70 poon, 49 koolvis en 15 diversen.

Besommingen: Dirkje RO.53 f. 14.000; KW.42 f.7.720; KW.104 f. 3.540; KW.101 f. 9.720 en de overige schepen f. 5.870 tot f.435.

MAANDAG: Zes treilers, twaalf loggers en 54 koters met 8.600 kisten verse vis, waarvan 1.150 schelvis, 2.200 haring, 1.350 makreel, 575 wijting, 350 kabeljauw en gul, 30 zwarte koolvis, 700 diversen, 2.600 stuks stijve kabeljauwen, 675 kleine kistjes haring, 1.700 kisten kleine schol en 18.000 kilo tongen.

Besommingen: Allan Water IJM. 34 f. 21.100; Medan IJM.57 f. 24.700; KW.52 f. 4.800; KW.89 f. 3.440; KW. 75 f. 5.650 en WR.32 f. 4.650.

DINSDAG: Zes treilers, acht loggers en vier koters met 6.312 kisten verse vis, waarvan 555 schelvis, 320 wijting, 310 gl en kabeljauw, 70 koolvis, 2.400 haring, 2.200 makreel, 720 kleine haring, 80 schol, 1.000 kilo tong, 100 diversen, 230 pilchards, 11 kantjes haring.

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

	18-8-1960	19-8-1960	20-8-1960	22-8-1960	23-8-1960
Tongen, grote — Sole, grosse		4,80- 4,20	4,50- 3,80	4,60- 4,80	4,50
3/4 tongen — 3/4 sole	4,40- 4,80	4,— 3,70	3,80- 3,40	3,60- 3,70	4,—
Bloktongen — Sole moyenne	4,40- 4,60	4,20- 3,60	3,80- 3,50	3,90	4,10
Voor-kleine — Petite	3,80- 4,—	4,— 3,40	3,80- 3,40	3,70	4,10
Kleine — Toute petite	2,80- 3,20	3,20- 2,70	3,10- 2,40	3,10	4,— 3,50
Tarbot, groot — Turbot, gros		3,20- 2,50	3,20- 2,50		
Middel — Moyenne			86,— 75,—		
Kleine — Petite		92,— 68,—			
Griet — Barbue		72,—			
Middel — Moyen					
Kleine — Petit		44,—			
Schol — Plie		68,— 65,—	77,— 65,—		
Grote iek — Grosse		63,— 61,—	65,— 63,—		
Kleine iek — Petite	55,— 64,—	67,— 52,—	56,— 48,—		
Iek 3e slag — 3e sorte	55,— 64,—	56,— 48,—	46,— 44,—	42,—	
Platjes — Toute petite	43,— 20,—	43,— 12,—	36,— 8,—	21,— 20,—	
Schelvis grote — Aiglefin, gros	67,— 45,—	66,—	66,— 36,—	64,— 54,—	54,—
Middel — Moyen	37,— 44,—	65,— 72,—	70,— 30,—	56,— 41,—	48,— 47,—
Kleine — Petit	40,— 16,—	42,— 17,—	55,— 14,—	51,— 13,—	34,— 15,—
Heek, grote — Merlu, gros					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit					
Rog — Raie		18,—	16,— 10,—		
Rode poon — Perlon		14,— 8,—	16,— 8,—		
Grauwe poon — Grondin	56,— 60,—	55,— 44,—		52,— 44,—	44,— 40,—
Kabeljauw — Cabillaud	40,— 13,—	45,— 9,80	37,— 8,—	41,— 12,—	38,— 10,—
Gullen — Petit cabillaud					
Hozemondhamme — Baudroie	12,— 18,—	18,— 8,—	21,— 8,—	15,— 12,—	
Wijting — Merlan		34,— 18,—	28,— 16,—		
Schar — Limande					
Steenschol — Sole limande					
Zeehaai — Aiguillat					
Hondshaai — Rousette		140,—			
Arend (Pieterman) — Gr. vive	14,— 19,50	28,— 20,—	25,— 14,40	21,— 19,—	19,— 23,—
Makreel — Maquereau					
Horsmakreel — Saurel					
Rode knorhaan					
Keilrog — Raie radiée					
Zee kreeft — Langoustine					
Schaat — Flotte					
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.					
Lom — Brosme					
Kongeraal — Congre	33,—		28,—		
Leng — Lingue		48,— 37,—	42,—	26,— 28,—	
Schartong — Cardine	18,— 21,—	27,— 20,—	30,— 13,40	23,— 16,—	18,— 23,—
Volle haring — Hareng					
IJle haring — Hareng guai		26,—	17,— 11,—		
Haringshaai — Latour					
Steenholk — Tacaud		3,40	4,20- 4,10		
Heilbot — Flétan	44,— 46,—		36,—		
Koolvis — Colin				52,— 44,—	
Steur — Esturgeon					
Zee wolf — Loup de Mer	37,— 44,—		38,— 26,—		
Pollak — Lieu jaune				40,— 34,—	
Zonnevis — St Pierre					

MARKTOVERZICHT SCHEVENINGEN

In Scheveningen zijn de afgelopen week rekords geboekt en snel gebroken. De SCH.64 liep binnen met 1.000 kisten verse haring, 190 makreel en 60 rondvis en besomde daarvoor f.22.600. Een bijvangst van 550 kantjes gezouten haring bracht de besomming op f.50.000. De hoogste besomming, die dit seizoen in Scheveningen werd gemaakt.

Maandag 22 augustus was het schipper Zier Blok van de «Huibertje» Sch.242 (rederij Vrolijk), die dit rekord met f.500 overschreed. Hij kwam na een twaalfdaagse reis binnen met 900 kisten haring, 100 kisten diversen en 545 kantjes haring en besomde f.50.500.

Deze rekords levere het bewijs, dat het de treilvisserij (de gekombineerde vis- en haringvisserij welteverstaan), wat Scheveningen betreft, voor de wind gaat. Want de Sch.249 kon ook al bogen op een besomming van f.49.000. De prijzen voor verse en gezouten haring zijn uitstekend, de aanvoer van de treilers behoorlijk.

Wel heel schraal steken hier de resultaten tegen af, die de vleetloggers bijzonder teleurstellend. Pas de afgelopen dagen is daarin enige verbetering gekomen. In elk geval liggen de totale resultaten van de vleetloggers over dit seizoen rond de f.60.000 per schip. Een resultaat van drie maanden vissen...

De UK.60 en 61 zijn de schepen, die met deze visserij flinke suksesen hebben geboekt. Zij kregen in IJmuiden f.21 voor een kist pilchards. Als men bedenkt, dat deze schepen er in geslaagd zijn om al een paar dagen naen 200 tot 250 kisten pilchards op één dag te vangen, dan wordt het overschakelen op de pilchardvisserij zeer aantrekkelijk.

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

KONKURRENTIE PERU VERHINDERT BOUW VISMEELFABRIEK HARLINGEN

De dumping van Peruviaans vismeel op de wereldmarkt heeft de jacht op de zandspiering op de Noordzee door Duitsers, Deense en Nederlandse vissers vrijwel beëindigd. Duitsland vist nog wat voor eigen gebruik, maar van de grote zandspieringsexporten via de afslag in Den Helder en de Weegbrug in Harlingen is dit jaar geen sprake.

Een bijzonder naar gevolg van deze ontwikkeling is het stopzetten van de bouw van stalen kotters door de Denen op de Nederlandse werven.

De firma Hakvoort in Monnikendam regelde deze bouw. Talrijke Nederlandse werven hebben flinke opdrachten voor de Denen moeten uitvoeren. Het ging om de bouw van stalen casco's voor kotters, die door de Denen zelf werden voltooid.

Een ander gevolg van de konkurrentie van Peru is het feit, dat de bouw van de grote vismeelfabriek in Harlingen, waartoe de onderlinge vissers cooperatie nu veel wikken en wegeen had besloten, niet doorgaat. De bouwkosten zouden 3 miljoen gulden hebben bedragen, die aan Duitse geldschlieters terugbetaald hadden moeten worden via leveranties.

MAATREGELLEN TEGEN VANGEN PUF-GARNALEN NIET MOGELIJK

BIOLOOG BODDEKE BIJNA GEREED

MET RAPPORT OVER VISSERIJ

HET IS NIET MOGELIJK dat binnen afzienbare tijd in Nederland zal worden getracht maatregelen ter begrenzing van de vangst van pufgarnalen te nemen. De IJmuidense bioloog, dhr Bodeked, heeft bijna zijn rapport over de garnalenvisserij gereed. Het zal spoedig openbaar worden gemaakt.

Het staat echter reeds vast, dat dhr Boddeke tot de konklusie zal komen dat de hoeveelheid konsumptiegarnalen in het geheel niet opveegt tegen de hoeveelheid pufgarnalen, die wordt aangevoerd in Nederlandse vissershavens. Dit valt vooral te betreuren, omdat de prijs voor pufgarnaal nog geen vijf cent per kilo is en de handelsgarnaal soms meer dan 4,— per kg opbrengt.

In het rapport van dhr Boddeke zal daarom zeer waarschijnlijk worden getracht wegen aan te geven, die zullen leiden tot een vermindering van de vangst van pufgarnalen. Een vermindering, die zal moeten leiden tot een verbetering van de garnalenstand en op die duur tot een grotere aanvoer van handelsgarnalen.

In Harlingen heeft de hoofdinspecteur visserij van de inspektie te Amsterdam, ir. H.A.M. van Erp, zaterdag 20 augustus, gesproken over de garnalenvisserij. Hij liet daarover een pessimistisch geluid horen.

Wel hebben de vissers voorlopig nog geen reden tot klagen. Integendeel. De opbrengst van de garnaal steeg zoveel dat zij vorig jaar in totaal 535.000 gulden meer hebben verdiend. Maar het was wat de vangsten betreft een heel matig jaar. Er werd echter wederom heel veel pufgarnaal aangevoerd.

Ir. Van Erp sprak in Harlingen ook over de mosselenkweek in het Waddengebied. Hierover was hij uitermate optimistisch. Reeds

nu levert de Waddenzee 50 tot 80 procent van de gehele Nederlandse mosselenproduktie. Door de grote uitgestrektheid van het beschikbare gebied kan de produktie nog veel groter worden. Bovendien komt de schadelijke mosselparasiet in het Waddengebied niet voor.

De moeilijkheden, die men ondervindt bij de produktie in dit nieuwe gebied, (dat de Zeeuwse produktiegebieden tengevolge van de uitvoering van het Deltaprojekt moet vervangen) schullen voornamelijk nog in de verwateringsplaatsen. In het Waddengebied moeten die kunstmatig tot stand komen. Een projekt, dat enkele miljoenen zal kosten. Zeewaren hebben zich inmiddels reeds in Harlingen gevestigd.

Brief uit Yerseke

Nr 807

20 augustus 1960

EN DE BOEREN HEBBEN OVERWONNEN ! HIEP HIEP HOERA

Zo zongen we als kleine jongens als in het begin van de worstelstrijd der Transvalers tegen het overmachtige Engeland, de Boeren een, zij het slechts tijdelijke, overwinning bevochten. Waarom zouden we dan nu, nu de firma Verwijs-Janse, een definitieve overwinning bekam tegen het tot voor kort vrijwel almachtig gewaande Produktschap en nu Doctorandus van Dijk bakzeel moet (ja, ja) moet halen en de zo gehate Verordening moet intrekken, niet zingen ? We juichen dus niet meer als kind zoals toen rond de, eeuwwisseling, maar als oud man uit volle borst : « Verwijs-Janse heeft gewonnen, hiep, hiep, hoera ! » Dit drakenhoofd verbijzeld als eertijds door Sint Joris, groeit niet meer aan, zoals Hercules tot zijn schrik ervoer in zijn gevecht met de zevenkoppige slang. Doctorandus van Dijk maakt een slechte beurt ! Zo schijnt hij dit zelf ook wel te hebben gevoeld, want naar we vernamen « kreeg hij bijna een beroerte van kwaadheid ». Zo beschaamd en verlegen was hij (naar wij vernamen !) dat hij het aanvankelijk wist te bekokstoven met de Omroep dat het niet via de radio zou worden uitgezonden. Dit liep echter (naar men ons zegt !) verkeerd uit, want toen het hoofd van de betrokken dienst in de gaten kreeg wat het plan was, liet hij het niet eens, maar ten genoeg (?) van Doctorandus van Dijk, twee keer omroepen ! Als hij (van Dijk) dit omroepen wilde voorkomen uit schaamte om zijn echech, dan vinden we dit nog hoopvol. Misschien wordt zelfs Doctorandus van Dijk door schaamte (en schande !) wijs. En wij als toeschouwers, wat moeten wij ervan denken ? Mij herinnert het aan een zeer lang geleden gesprek dat mijn grootvader

had met zijn werknemer. Die werknemer had een vrouw die niet bepaald snugger was. Toen ze eens een erg bot antwoord had gegeven op een of ander, vroeg opa : « Piet, was je kwaad ? ». Piet antwoordde : « Neen, ik was niet kwaad, ik was bedroefd. » En dat zijn wij nu ook. Blij, zeer blij met Verwijs-Janse en diep bedroefd om Doctorandus van Dijk. Om het feit zulke mannen zo hoge posten bekleden en met zoveel machtwellust en willekeur zijn behept ; bedroefd maar hoopvol gestemd voor de toekomst, omdat we menen te mogen aannemen dat dit het begin van het einde der « Centrale » tragedie is. En we hopen dat van Dijk terecht zal vrezan dat hetgeen nu gebeurde, « zijn afgangspel » (Vondel) is. Wat ervan zij, de nieuwe verzeners krijgen nu dank zij het verbeteren doorzetten van Piet Verwijs, vrije baan. Ze kunnen nu tonen wat ze waard zijn, niet meer gehinderd door dwang- en drukmaatregelen en verordeningen. We wensen hen goede zaken en dat ze stuk voor stuk sieraden van de mosselhandelaarsgroep mogen zijn. Volgende week : Regeren is vooruitzien.

VISSERIJSNIPPERS

NIEUWE VISAFLAG. — Begin of half september hoopt de N.V. Schokkbeem uit Kamren een begin te maken met de bouw van de nieuwe visafslag van Scheveningen op de rechteroever van de laatste binnenhaven. Voor ruim zes miljoen gulden is dit omvangrijke werk aan de N.V. Schokkbeem als laagste inschrijver door de gemeente gegund. Het werk zal ongeveer drie jaar duren.

Het bestaat uit het waterbouwkundige gedeelte (nieuwe steigers, op diepte brengen haven enz), vloeren, kaden, nieuwe vishal met kantoor- en pakruimten. In Scheveningen is dit bericht met vreugde ontvangen. De situatie in de oude vishal is allang onhoudbaar, moent men daar.

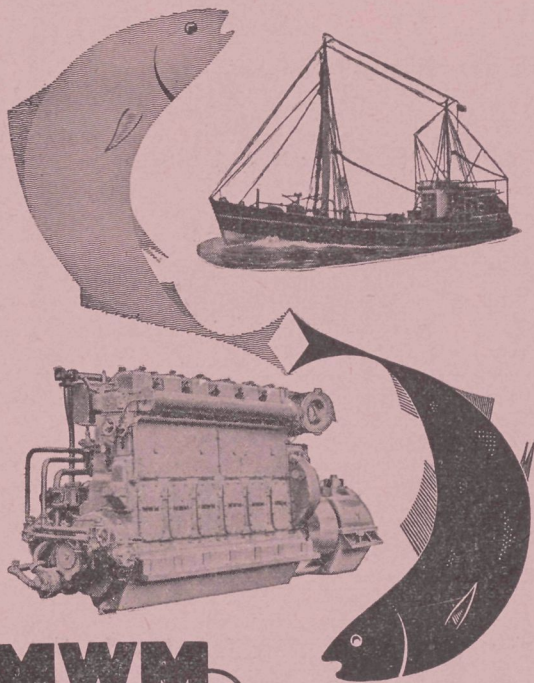
BARON KRONACKER KWAM IN SCHEVENINGEN SCHUILEN

Het waren geen politieke moeilijkheden, die Baron Paul Kronacker, voorzitter van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers, Schevenings vissershaven deed binnendrijven met zijn jacht « Llanthony ». Hij onderbrak zijn reis naar Engeland vanwege de slechte weerberichten voor het gebied onder de Engelse wal. Baron Kronacker maakt met zijn echtgenote een korte vankantietocht op de Noordzee om een beetje bij te komen van de Kongo-debatten. Aan een ruwe zee heeft hij daarbij beslist geen behoefte. Vandaar zijn bezoek aan Scheveningen, waar hij vele oude vrienden heeft wonen, die de gelegenheid hebben benut om hem op zijn jacht een bezoek te brengen.

VERWACHTINGEN OOSTENDE

Zaterdag 27 augustus
IJsland : Z.459 (150 b. vis en 250 b. kreeft)
Kreeftenput : Z.551
Zaterdag of maandag
Kanaal : O.174 (kreeft)
Maandag 29 augustus
IJsland : O.236
Noordzee : O.151 Z.425
Kanaal : O.160 O.345 O.220 O.102 O.153
Witte Bank : O.200 O.218 Z.547 Z.745
West : N.762
Maandag of dinsdag
IJsland : O.217
Dinsdag 30 augustus
IJsland : O.88 (25 b. kabeljauw, 125 b. koolvis, 70 b. leng, 80 b. gutvis, 80 b. bonen, 20 b. varia, 100 b. kreeft)
IJsland : O.294
Noordzee : O.295
Kanaal : O.348
Kreeftenput : O.191, O.131, Z.435
West : O.152, O.223
Woensdag 31 augustus
IJsland : O.292
Noordzee : O.268
Noord : O.87
Kreeftenput : O.346
Kanaal : O.132, O.249
West : O.77, O.128, O.349
Witte Bank : O.225

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !



**MWM
DIESEL**

**Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen
VAN 3 TOT 2.000 PK**

N. V. ANC. ETABL. F. A. SANSENS - DIESEL MOTOR IMPORT C°
28, Kasteellaan, Gent - Telef. 251730/256881 - Telegr. : Benzdiesel
2232V

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

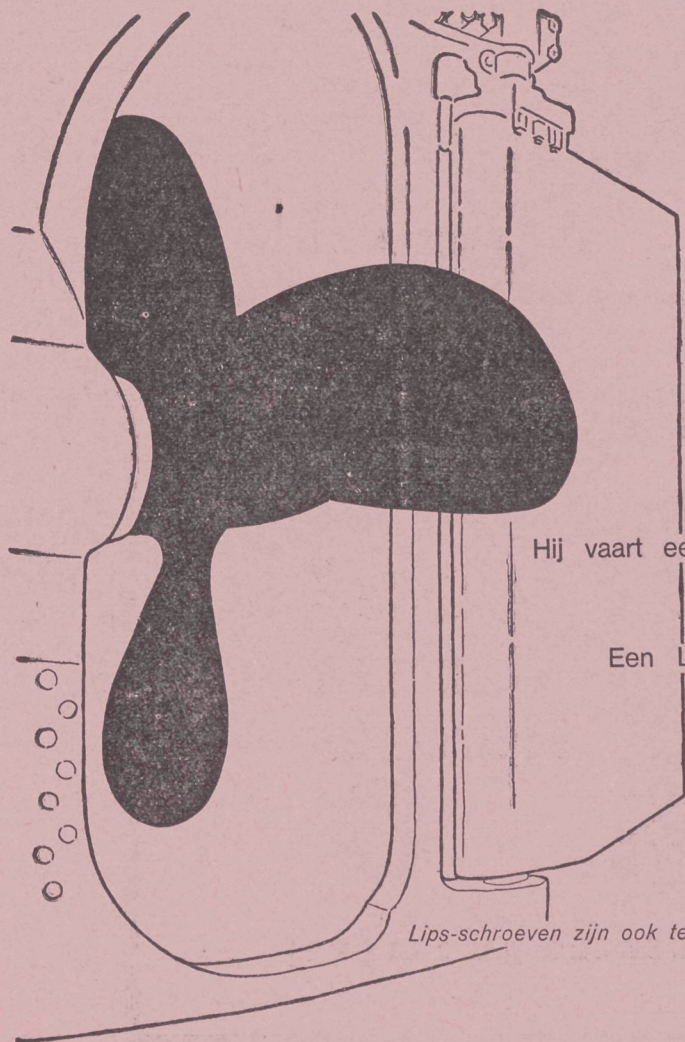
H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & C°

2189V



Lips-schroeven zijn ook te leveren in gietijzer en semi-staal

**Een goede schipper
schippert niet**

als 't zijn schroef betreft.....

Hij vaart een Lips-schroef van Limabrons of van het
onovertroffen Cunial (koper-nikkel-aluminium-legering).
Een Lips-schroef belooft de schipper altijd voor het
vertrouwen dat hij in haar stelt.



Tel. - 511 (dag en nacht)

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

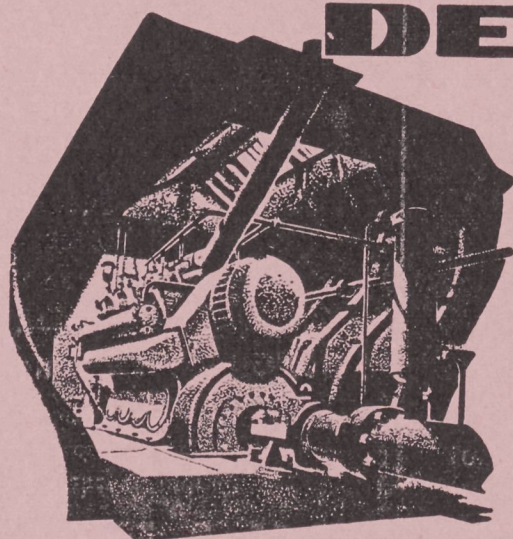
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS. N.V. OSTENDE

33V