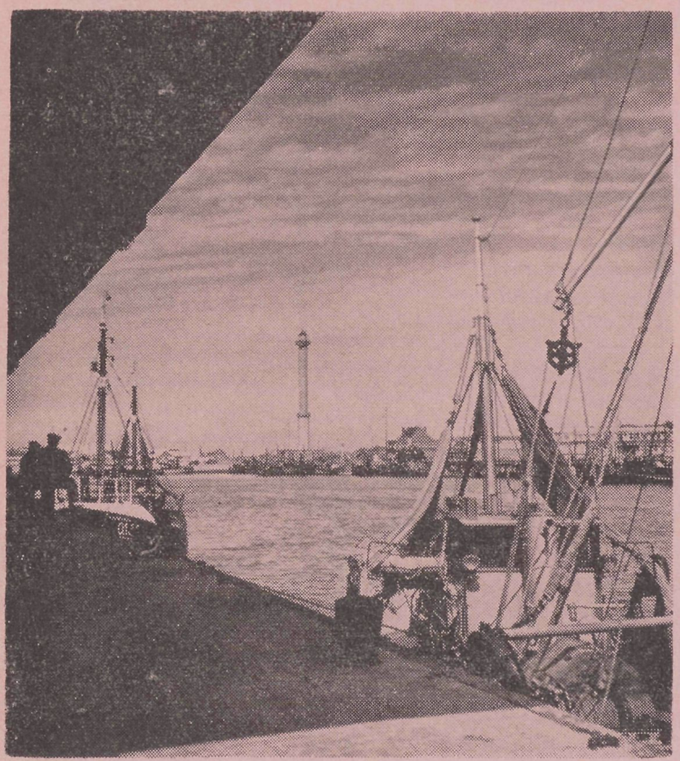
HET VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 48
VRIJDAG 2 DECEMBER 1960
PRIJS : 5 FRANK



Tijdens de verkoop is het een en al drukte in de Oostendse vissershaven, wat schril afsteekt tegen de eerder verlaten aanblik van de foto.

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ **Te koop : vissersvaartuig O.39,** nog varende, in zeer goede staat, ren. Goede voorwaarden. Prijs : 130.000 F. Z.w. Langestraat 104, Oostende, Beyen Rafael.
Goede voorwaarden..
2361V

★ **Te koop : een houten vissersvaartuig** van 1945, voorzien van een motor Deutz van 135 PK van 1957, hebbende in 1959, voor 1.300.000 F besomd, en met volledige uitrusting. Nutteloos aanbieden zonder kontante betaling. Geschatte waarde 1.300.000 F. Prijs 750.000 F. Verdere inlichtingen bureel blad nr 2344V.

★ **Te koop : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig,** goed varende, voorzien van een motor van 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V

★ **Te koop : O.152,** gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

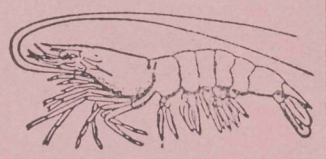
★ **Te koop : uit oorzaak van stilleggen bedrijf, vissersvaartuig.** gebouwd in hout in 1938. Voorzien van een motor Deutz van 300 pk van begin 1959. Vaartuig gans vernieuwd en met volledig inventaris om op de visserij te gaan. Voorw. bureel blad nr. 2348V.

MAGAZIJN MET FRIGO, dienstig voor GARNAAL- en VISHANDEL, te huur ter vismijn Zeebrugge.
Inlichtingen : Brandhoutkaai 29-37, Brussel. Tel 18.15.35.
2551V

OVER TE NEMEN
VISWINKEL in volle bloei
Hoek Hoveniersstraat en Langestraat te Ledeberg (Gent), gunstige voorwaarden. Kan aangeleerd worden. Tel. (09)254703.
2335V

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN.

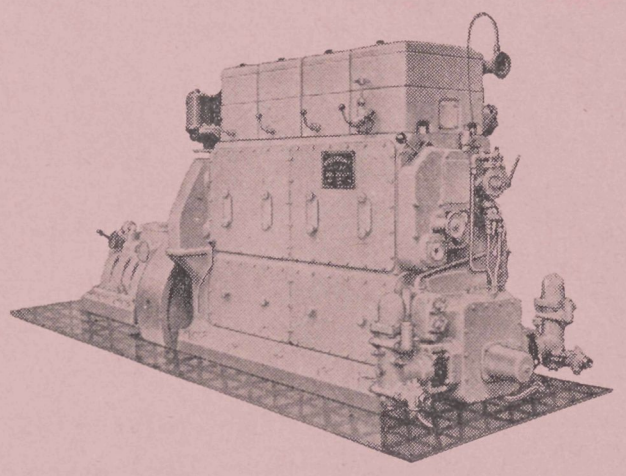
NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD



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

ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD !

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

REDERS en
VISSERS,
VOOR UW
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

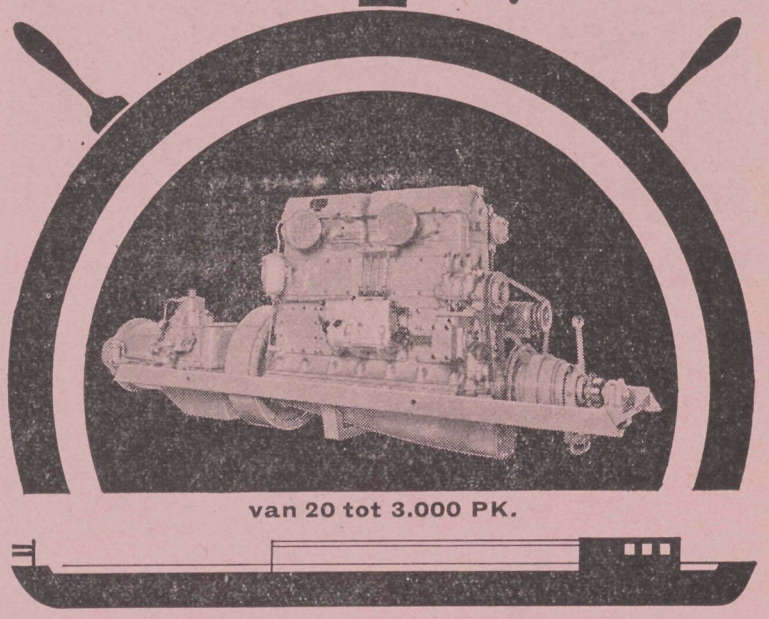
HAND IN HAND
O. V. A., VISMIJN OOSTENDE Tel. 721.73

MOTOR MACK - DIESEL 130 PK - 2.000 T
met injectiepomp — starter — dynamo en compressor
Enige prijs : 18.000 F
Omkeerkoppeling in oliebad voor 200 P.K. Prijs : 7.500 F
Schrijven bureel blad onder nummer 2325V

DIESEL

MERCEDES-BENZ
DIESEL

Scheeps- **motoren**
spaarzaam, zuinig en bedrijfszeker



Rechtstreekse invoerders voor België — Agentschap in heel het land

MATINAUTO PVBA

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

Het
VISSERIJBLAD

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

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

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

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

DE OPRICHTING VAN EEN «WEST-EUROPESE VISSERIJGEMEENSCHAP»

De besprekingen van de afgevaardigden tijdens de «West-Europeanpean Fishery Conference» te Hamburg op 15 en 16 september ll. hebben het voorwerp uitgemaakt van levendige kommentaren in de belanghebbende middens, alsmede van belangrijke bedenkingen in diverse vakbladen.

Deze naklanken laten wij het noemen, golden voornamelijk de oprichting van een «West-Europese Visserijgemeenschap», wat het voorstel uitmaakte van de Engelse afvaardiging.

Voorbarig echter nu reeds te willen bepalen wat er al dan niet van zal geworden. Het betrof hier enkel één «voorstel», wat op bedoelde konferentie de eenparige goedkeuring niet mocht wegdragen.

Dat het voorstel echter inslag kende, bewijst het nakaarten aan gaande het Engels projekt. Zulks is niet te verwonderen, want er is werkelijk iets konkreets in dit voorstel vervat, al is het dan niet geheel uit gouden draad gesponnen.

Wanneer we nu even dieper wensen in te gaan met betrekking tot deze «visserij-gemeenschap» dan is het, omdat wij de mening zijn toegedaan dat dit voorstel streeft naar de oplossing van enkele nijpende problemen die zich voordoen in de Zeevisserij.

Vooreerst wensen wij te bepalen wat de aanleiding is geweest die de Engelse afvaardiging er toe bracht de oprichting ervan naar voor te brengen en hoe zij er de werking en de doelstelling van zagen? M.a.w. wat is de oorsprong van het voorstel en welke zouden de doeleinden ervan zijn? De Engelse afvaardiging heeft dit aan de hand van een nota nader omschreven.

De zeevisserij in West-Europa maakt in feite een geheel uit van dikelingen die onderling afhankelijk zijn wat voortbrengst en handel betreft. Deze landen welke een vruchtbare visserij kunnen beoefenen dicht bij de aanvoerhavens zoeken hun eigen markten in derde landen, terwijl andere landen met belangrijke markten afhankelijk zijn van hun vangsten op visgronden ver van de nationale bodem.

De problemen welke bestaan in verband met de overbevissing stuiten op deze karakteristiek en hieruit spruit voort en met een vooruitschrijdende tendenz, dat internationale bronnen, omgeschapen worden tot nationale eigendommen. Maar deze nationale inspannigen om handel te drijven met wat vroeger internationaal bezit was, leidt tot allerlei reakties van de andere naties, wat aanleiding geeft tot konflikten en aanstuurt op ekonomische afzondering.

De oprichting van de E.E.G. en het in het leven roepen van de Kleine Vrijhandelszone heeft een onnatuurlijke verdeling van de West-Europese visserijindustrie met zich gebracht. De eerste zijn uitsluitend importlanden, de tweede in hoofdzaak eksportlanden. Zelfs wanneer een overbrugging tussen beide mogelijk zou zijn, bracht dit nog geen definitieve oplossing, gezien niet alle West-Europese landen tot een van beide groepen behoren.

Het Engelse voorstel is geïnspireerd om de West-Europese visserij opnieuw op gezonde grondvesten te schoeien en een volledige sanering te bewerken. Het betrof hier enkel een voorstel dat te aanzien was als basis tot diskutie teneinde elke afvaardiging toe te laten zijn opinie naar voor te brengen. De aktie tot ten uitvoerlegging, berust bij de respektieve regeringen.

Dat de oprichting van dergelijke «Visserij Gemeenschap» op grote moeilijkheden zal stuiten, is duidelijk en het Engels voorstel wijst hierop. Terecht wordt gewezen dat zulks echter geen reden kan of mag zijn, om er niet verder op in te gaan.

Op de keper beschouwd, zou het dus een gemeenschap zijn waarin de kontrakterende partijen een gemeenschappelijke markt voor voor vis en visprodukten zouden instellen, alsmede gemeenschappelijke doelstellingen zouden nastreven, en bovendien gemeenschappelijke toegang tot de visgronden. De toetreding zou openstaan voor alle landen als de kontrakterende landen zulks eenparig aanvaarden.

Als doelstelling van de gemeenschap werd de rationele ontwikkeling van een West-Europese Visserijindustrie vooropgesteld, alsmede de bevordering van de tewerkstelling en de verbetering van de levensenboven de werkelijke beveiliging van de visstapels.

Daartoe werd een gemeenschappelijke markt van vis en visprodukten voorgesteld met, zo mogelijk, een gemeen buiten tarief en de oprichting van gemeenschappelijke instellingen die als taak zouden hebben :

a) Uitvoering en handhaving van de bestaande konventies inzake zeevisserij welke door de meeste kontrakterende landen geratificeerd werden.

b) Nemen van verdere maatregelen die er toe moeten strekken de visstapels te beschermen.

Dus de algemene doelstellingen komen neer op de produktie en de kommercialisering ervan.

Zoals reeds medegedeeld, werd geen eenparig akkoord bekomen en kon het voordragen van dit voorstel aan de respektieve regeringen de goedkeuring van alle afgevaardigden wegdragen.

Kommentators hebben beweerd, dat Engeland met dit projekt te voorschijn kwam om de gevolgen van het akkoord van de Kleine Vrijhandelszone te verdoezelen, omwille van het feit dat hierdoor hun markten zijn opengegaan voor de Noorse ingevrozen visprodukten. Anderen beweerden, dat het ging om het zeer nijpend probleem der visserijgrenzen en visserijzones. Weer anderen brachten hypothesen naar voor om te achterhalen waarom nu juist de Skandinaafse afvaardigingen zich tegen het voorstel gekant hebben, terwijl de oprichting ervan nochtans hun markten zou verbreden. Waarom kan de Portugese afvaardiging het voorstel niet steunen? Weer anderen onderlijnen het belang ervan voor IJsland, W.-Duitsland, Nederland, Frankrijk en België.

(zie vervolg bladzijde 2)

28e JAARGANG — Nr 48
VRIJDAG 2 DECEMBER 1960

FINANTIELE HULP VOOR DE AANKOOP OF VERBETERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

(vervolg)

In onze nummers van 18 en 25 november hadden wij het over de Financiële hulp voor de aankoop of verbetering van Vissersvaartuigen. Hierbij hingen we een beeld op van de algemene toestand, het systeem en de werking, zonder in detail te gaan.

Ter voortzetting van dit zeer belangrijk artikel zullen we het in huidig nummer en volgende hebben over de verschillende methodes en werkwijzen welke toegepast worden in de mogendheden welke financiële hulp verlenen. In het nummer van deze week zullen we het hebben over Japan, Malta en de Unie van Zuid-Afrika

JAPAN

De Administratie is in handen van een maatschappij waarvan het kapitaal gans door de Staat onderschreven is. Deze maatschappij kan, mits goedkeuring van de Staat, leningen aangaan om de hulpverlening te financieren. Deze maatschappij kan een gedeelte van haar opdrachten toevertrouwen aan de Algemene Coöperatieve kas voor Landbouw en andere bankinstellingen.

De doelstelling van de hulpverlening is de verbetering, de bouw of aankoop van schepen, aankoop van netten en touwen. Financiële tussenkomst wordt verleend aan visserijcoöperatieven en kredietcoöperatieven, evenals aan private personen of ondernemingen. Aan niet coöperatieven wordt slechts hulp verleend, zo deze gewoonlijk minder dan 300 tewerkgestelden telden en voor schepen van minder dan 1.000 ton.

De terugbetalingstermijn beloopt gewoonlijk 10 jaar. Geen terugbetalingen moeten gedaan worden de 2 eerste jaren na de toekenning van de lening.

De intrest bedraagt 7,5 %.

Het bedrag van de lening mag in de meeste gevallen de 60 % van de kostprijs niet overtreffen. In sommige gevallen bedraagt dit 50 of 80 %. Er is een minimumbedrag vastgesteld van 68 750 F. Meer dan 4.125.000 F kan niet bekomen worden.

In zekere gevallen wordt geen **waarborg** vereist. In de meeste gevallen echter wel. Voor de leningen aan coöperatieven waarborgt een hypotheek op het vaartuig de lening, alsmede een persoonlijke borgstelling der beheerders. De leningen aan private personen wordt gewaarborgd door een hypotheek op hun bezittingen en borgstelling door t.m. 4 personen.

MALTA

In Malta bestaat de overheidstussenkomst uit leningen en subsidies. De nodige gelden worden jaarlijks door het Parlement gestemd.

De **administratie** is toevertrouwd aan een kommissie benoemd door het betrokken Ministerie.

De **doelstelling** van de hulpverlening is de vissers bij te staan voor de aankoop, of modernisatie van vissersvaartuigen en visserijmateriaal.

De **terugbetalingstermijn** loopt van 5 tot 20 jaar, al naar gelang het bedrag.

De **intrest** is niet vast bepaald en wordt regelmatig ter kennis gebracht.

Het **bedrag** is niet bepaald voor wat de leningen betreft.

Aangaande de **subsidies** is een maksimum van 50 % van de waarde bepaald.

Als **waarborg** wordt vereist dat het vaartuig of vistuig niet mag verkocht worden, tot volledige terugbetaling van de lening, of binnen een zekere periode, door het Ministerie bepaald, voor de subsidies.

UNIE VAN ZUID-AFRIKA

De vaartuigen en motoren worden op afbetaling verkocht in het kader van een wet die de ontwikkeling van de visserijindustrie beoogt.

De **administratie** berust in handen van een daartoe opgerichte «Maatschappij voor ontwikkeling van de Zeevisserij». Het kapitaal van deze maatschappij is gans door de Staat onderschreven.

De **doelstelling** van deze maatschappij is, naast bewerkingen in verband met verkoop en aankoop van vis en visserijproduktie alle vissers helpen bij het aankopen van schepen en motoren.

De toekenningen maken het voorwerp uit van een notariële akte.

De **terugbetaling** wordt in deze akte ook vastgesteld en dient te geschieden door trimestriële betalingen de 10 eerste jaren na de levering en een minder hoog bedrag gedurende de 10 volgende jaren.

Een intrest van 5 % wordt toegepast op 60 % op de aankoopwaarde van het schip, motor inbegrepen, gedurende de 10 eerste jaren en eenzelfde intrest op 60 % van de aankoopwaarde, motor uitgesloten, gedurende de volgende 10 jaren.

(vervolgt)

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

De oprichting van een West-Europese Visserijgemeenschap

(vervolg van bladzijde 1)

Wij wensen ons enkel te beperken met er de nadruk op te leggen, dat eenzijdige beslissingen, bij dewelke zekere Staten zich belangrijke visserijzones hebben toegekend, niet de minste rekening houden met het feit dat de produktie en het vraagstuk van de kommercialisatie daarvan in nauw verband met elkaar staan.

Het is inderdaad weinig logisch dat een staat zekere markten zou trachten te veroveren van andere staten, terwijl deze tegelijkertijd de mogelijkheden tot toegang van produktiebronnen zou ontzeggen. Zelfde geldt voor het behoud van de visstapels : zolang zulke maatregelen op nationaal plan en met enkel inachtneming van nationale belangen zullen genomen worden, kunnen zij slechts konflikten of spanningen met andere Staten voor gevolg hebben.

En het is deze principiële stelling die het Engels voorstel in feite vervat : dat de visserijgronden het gemeen bezit zijn van degenen die ze uitbaten, en dat alle beslissingen aangaande dit gemeen patrimonium in algemeen overleg met de belanghebbende staten dienen getroffen. De kommercialisatie dient anderzijds rekening te houden met het algemeen belang van de belanghebbende landen, vandaar dat het voorstel streeft naar het tot stilstand brengen van een gemene markt voor visserijprodukten tussen de landen van de O.E.E.S.

J. V.

BERICHTEN uit het BUITENLAND

Twee nieuwe eenheden voor IJslandse vissersvloot

Voor rekening van een IJslandse rederij werden op de scheepswerven van de firma Gravdals Skips, uit Sunde twee nieuwe eenheden afgewerkt. De eigenaar van deze twee Gudmundur Jonsson hoopt hiermede nieuw leven in te blazen bij de min of meer verouderde IJslandse vloot.

De trawlers van de rederij « Nordsee »

De eerste trawler die de visserij achterwaarts beoefent en die in oktober ll. van stapel liep werd gedoopt met de naam «Berlijn». Het vaartuig heeft een bruto-tonnage van 920 ton, en zal zonder verdere verwikkelingen in het begin van volgende maand in de vaart komen. Op 23 december wordt een tweede identiek vaartuig in de vaart gebracht, die de naam «Cuxhaven» zal dragen. En tenslotte op 28 december levert de scheepswerf Geebeck een vissersvaartuig van het klassieke type.

Van een uitbreiding gesproken !

PERU en de VISMEEL-FABRIKATIE

Het blijkt dat Peru moeilijkheden ondervindt om zijn produktie op de wereldmarkt te verhandelen. Sedert enige jaren verdubbelde Peru zijn produktie praktisch elk jaar, met het gevolg dat de wereldprijzen daalden van 140 £ per ton tot 60 £.

De buitenlandse producenten hebben immers maatregelen getroffen om terug hun markten te VEROVEREN dewelke ze verloren waren ten voordele van Peru.

Dat Peru nu eveneens 't slachtoffer is van deze prijsdaling is logisch. Men tracht daarom een afdoende oplossing te vinden. Zo werd o.a. voorgesteld de voortbrengst onder de bestaande fabrieken te verdelen. Dit voorstel kende echter een hevige tegenstand vanwege de nieuwe bedrijven.

Een tweede voorstel bestaat uit de indeling van de bedrijven in 4 kategorieën en per kategorie de produktie te herleiden tot één door elk bedrijf goed te keuren percentage. Dit voorstel werd evenmin aangenomen.

Thans wordt overwogen om de visvangst gedurende een bepaalde periode stil te leggen.

Gedurende de 6 eerste maanden van dit jaar bedroeg de Peruviaanse uitvoer 282.711 ton of 5 000 ton meer dan voor gans 1959. De landen welke voornamelijk uit Peru invoerden waren : Nederland (88 420 ton), W.-Duitsland (61.932 ton), U.S.A. (29.289 ton), Engeland (32.878 ton) en België (21.204 ton).

De overheid van Peru zal uiteindelijk moeten kiezen tussen een politiek van tussenkomst ofwel laten begaan. Dit laatste zal dan leiden tot het sluiten van kleine bedrijven.

Wat er ook van zij, Peru zal altijd op gebied van de vismeelproduktie van overwegend belang blijven, gezien de bijzondere visrijke wateren.

IN NOORWEGEN WORDT DE VISVERKOOP STEEDS MOEILIJKER

De Beroepsvereniging voor de Visserij van Noorwegen hield voor een groot aantal reders haar jaarlijkse bijeenkomst te Trondheim.

De president deelde in de aanvang van zijn rede mede dat de vissers, die aan deze vereniging verbonden zijn niet de voordelen van een verhoogde levenstandaard genoten hebben, niettegenstaande alle andere Noren hiervan hebben kunnen profiteren.

De essentiële moeilijkheid waarmede men te kampen heeft is de uitvoer. Op alle gebied ontmoet zij tegenstand door een intense konkurrentie en een zeer sterke druk op de prijzen die mede door deze grote konkurrentie eerder een neiging tot dalen vertonen.

Het verbruik van kabeljauw op de nationale markt onderging een lichte stijging. De deskundigen zijn er echter ten stelligste van overtuigd, dat het hier gaat om een maksimum dat niet meer zal overschreden worden en dat er niet meer moet aan gedacht worden pogingen te ondernemen dit cijfer nog op te voeren. Ook de verkoop van wijting onderging een uiterst kleine verhoging.

De uitvoer van krabben is merkbaar gedaald en in dit geval is het een feit dat het hoofdzakelijk gaat om een kwestie van verkoop. Tot op heden was Groot-Brittannië de grootste opkoper van krabben voor de konservenindustrie. Deze mogendheid heeft echter in sterke mate haar aankopen op de Noorse markt verminderd. De konkurrentie in de krabbenindustrie welke vanuit Japan geschiedt is daaraan niet vreemd. Ook de Russische konkurrentie heeft de Noorse krabbenindustrie voelbaar getroffen. Nochtans is de krabbenvisserij voor een groot deel der vissers van essentiële aktiviteit, en in de provincie Trondelag zelfs de enige herfst-visserijbedrijvigheid. Ongelukkiglijk zijn de Noorse krabbenvangers op het huidig ogenblik zeer talrijk, en het is begrijpelijk dat ieder voor eigen rekening een maksimum aan rendement en produktiviteit tracht te bereiken. De prijs voor de krabben is sedert 1949 ongewijzigd gebleven. Men kan dus bezwaarlijk zeggen dat de Noorse krabben te duur verkocht worden en dat deze prijs de oorzaak is van de dreigende moeilijkheden die oprijzen voor de Noorse krabbenvissers en de Noorse krabbenindustrie en uitvoer.

De Noorse vissers ondergaan dezelfde moeilijkheden en belemmeringen voor wat de afzet van hun garnalen betreft en de toestand zal nog bezwaarlijk een gunstige wending kunnen nemen, gezien praktisch alle landen die de visserij bedrijven, ook de garnaalvisserij beoefenen, zodat ook van deze zijde een niet te stuiten konkurrentie zal ontstaan. Het is zelfs zover gekomen dat Groot-Brittannië garnalen invoert van uit Indië. De Noorse deskundigen zijn het algemeen eens dat enkel een vrijwillige beperking van de garnaalvisserij kan bijdragen tot een doeltreffende oplossing. Hiervoor dient echter de medewerking verkregen te worden van al de andere visserijstaten en het valt ernstig te betwijfelen of deze hiervoor zullen te vinden zijn.

Wat de overige vissoorten betreft is de toestand praktisch even teleurstellend. In vele gevallen was het de vereniging zelfs onmogelijk de volledige, voor uitvoer bestemde hoeveelheid vis, af te zetten, ondanks de uiterst lage prijzen die vastgesteld werden.

Vanwege de kant der vissers wordt nu gehoopt dat het hen mogelijk zal zijn hun vangsten te verkopen buiten het gebied der « Zeven » . Deze mening wordt evenwel nie tgedeeld door de Beroepsvereniging die hierin niet de gewenste oplossing ziet.

Een enkele blik op de bilan van het afgelopen jaar laat immers toe spoedig een algemeen oordeel te vellen en zelfs met de meest optimistische bedoelingen kan deze niet als gunstig bestempeld worden. Nochtans zijn de kwantiteiten vis, welke door bemiddeling van deze beroepsorganisatie verkocht werden met 900.000 kg toegenomen in vergelijking met deze van het vorig jaar terwijl ook de besommingen, met 3.400.000 Noorse kronen gestegen zijn (1 Noorse kroon = 7 Belgische F).

Ziehier de statistiek der voornaamste vissoorten welke door de organisatie verkocht werden in het buitenland :

Soort	Kwantiteit in kg	Besomming in F
Kabeljauw	2.416.000	2.265.000
Wijting	722.000	430.000
Krabben	2.152.000	1.301.000
Kreeften	92.900	715.000
Garnalen	4.506.100	12.161.300
Paling	44.200	141.000

Bevredigende resultaten van de verkoop van ingevrozen vis

De produktie en de verkoop van vis in bevrozen toestand, heeft in 1959 een aanzienlijke verhoging gekend. Het nationaal verbruik heeft in een tijdspanne van één jaar een vermeerdering van omzeggens 20 t.h. ondergaan en bereikt nu een totaal kwantum van 6.400 Ton. Alles wijst erop, dat deze toename zal voortgezet worden in 1960, wat ten andere aan de hand van voorlopige statistieken werd uitgemaakt.

Noorwegen, met een jaarlijks verbruik van 2 kg vis per man komt nu op de vierde plaats in de wereldstatistiek voor wat het verbruik van ingevrozen vis betreft, na de Verenigde Staten van Amerika, het Verenigd Koninkrijk en Zweden (in de laatste twee landen bedraagt het gemiddeld visverbruik per man 2,7 kg). Noorwegen komt zodoende op gelijke hoogte met Nederland.

In de U.S.A. was het jaarlijks verbruik volgens de statistieken in 1959 28 kg per inwoner.

Alles bij elkaar genomen, enerzijds de vermindering van de verkoop van verse vis en anderzijds, de enorme ontwikkeling van de verkoop van ingevrozen vis, kan Noorwegen nog terugblikken op zeer bemoedigende resultaten.

IN JAPAN LEVEN 600.000 MENSEN VAN DE ZEEVISSERIJ

Met een totale aanvoer van ca 5.900.000 ton in 1959 plaatst Japan zich naar hoeveelheid op de eerste plaats. Daar blijft het echter niet bij. Japan neemt eveneens de eerste plaats in voor wat de visserijtechniek betreft, en bezit daarenboven over de grootste vloot ter wereld.

De zee is voor Japan momenteel de voornaamste bron van voedsel en ongeveer 800.000 vissers en familieleden betrekken hun inkomen uit de Zeevisserij.

De visserijindustrie vertegenwoordigt ± 2,5 % van het totaal nationaal inkomen en levert werk aan een grote hoeveelheid personen, over 20.000 fabrieken welke de visserijprodukten bewerken of verwerken, 2.600 fabrieken die ijs vervaardigen en invriezen.

In 1958 bedroeg de totale tonnage van de Japanse vloot 1.615.000 ton, 1.000 eenheden hadden een tonnage van meer dan 100 ton.

Maar daar wordt de visserij van regeringswege fel gesteund. Hier wordt ze weinig of niet gesteund en van stadswege eenvoudig als melkkoe aanzien.

De visolie en vismeelmarkt in 1959 in enkele landen

CANADA

— de totale voortbrengst van visolie bereikte in 1959 ong. 27.205.303 liter, waarvan ong. 16.661.200 liter uitgevoerd werden, voornamelijk naar de USA (3.039.550 l.), Groot-Brittannie (10.444.851 l.) en West-Duitsland (661.387 l.).

— De invoer van visolie in Canada beliep in 1959 2.965.806 l. voornamelijk uit Groot-Brittannie en USA.

ZWEDEN

— Bracht in 1959 in totaal 1.900 ton voort, en voerde bovendien 5.135 ton in, voornamelijk uit West-Duitsland en IJsland. De uitvoer bedroeg 1.471 ton voornamelijk naar Noorwegen en Denemarken.

NEDERLAND

— produceerde 5.216 ton visolie en voerde 21.195 ton in.

ANGOLA

— voerde 8.000 ton visolie uit, voornamelijk naar West-Duitsland.

NOORWEGEN

— de produktie bedroeg in 1959 : 57.300 ton voor visolie en 110.000 ton vismeel.

FRANKRIJK

— de voortbrengst van vismeel in de loop van de laatste jaren bestendig gestegen. In 1956 bedroeg de produkte : 8.500 ton en in 1959 bereikte de voortbrengst 18.000 ton. 39.862 ton vismeel werd ingevoerd. De produktie van visolie bedroeg 3.000 ton. 5.468 ton visolie werd ingevoerd.

MAROKKO

— bracht 17.714 ton vismeel voort en 4.694 ton visolie. Daarvan werden respektievelijk 14.518 ton en 3.931 ton uitgevoerd, voornamelijk naar Frankrijk en West-Duitsland.

U.S.A.

— brachten in 1959 306.551 ton vismeel voort en voerde bovendien nog 132.925 ton in, voornamelijk uit Peru, Canada en Angola.

BELGIE EN LUXEMBURG

— voerden in 1959 17.906 ton in, voornamelijk uit Japan en Nederland.

OOSTENRIJK

— voerde 551 ton olie in, voornamelijk uit Noorwegen en West Duitsland.

HARINGAANVOER IN WEST-DUITSLAND

Van januari tot september 1960 bedroeg de aanvoer van haring door de diepzeevloot in West-Duitsland 56.000 ton tegen 97.000 ton voor dezelfde periode van vorig jaar.

Bij de aanvoer door loggers, bedroeg voor deze periode 41.000 ton tegen 49.000 in 1959. De aanvoer door de middenslag bedroeg 48.000 ton.

Zweedse vaartuigen brachten ongeveer 11.000 ton haring aan wal in West-Duitsland. Om aan de behoefte van de visindustrie te voldoen, diende grote hoeveelheden haring uit Denemarken en Noorwegen ingevoerd.

ZEEVISSERIJ IN DE NOORD-WEST ATLANTISCHE OCEAAN IN 1959

De totale vangst bedroeg 172 miljoen ton, waarvan 956,000 T kabeljauw, 349.00 T roodbaars en 130.000 T schelvis.

De vangsten naar de visgronden geeft volgend beeld :

	(1)	(2)	(3)
(1) Kabeljauw			
(2) Roodbaars			
(3) Schelvis			
Groenland	235	30	—
Labrador	59	51	—
New-Foundland	433	210	36
Golf van Laurens	213	43	54
Golf van Mexico	16	16	41

De aanvoeren der landen welke dit gebied bevisten bedroegen volgende hoeveelheden (in 1.000 T).

USA	298
New-Foundland	275
Canada	256
USSR	180
Portugal	160
Spanje	143
Frankrijk	126
West-Duitsland	85
Faroëreilanden	46
IJsland	44
Groenland	32
Noorwegen	32
Engeland	18
St Pierre en Miquelon	11
België	2
Cuba	1

DE BRITSE KUST- EN MIDDENSLAGVISSERIJ

Zal verdere modernisatie voorlopig belemmerd worden ?

De Britse visserijmiddens staan voor het ogenblik voor een zeer groot vraagteken, in verband met de verdere modernisatie van hun vloot der kust- en middenslagvisserij.

Tot vóór enkele jaren bestond deze vloot omzeggens volledig uit vaartuigen van het verouderd type, die nog door stoom voorgedreven werden.

Op huidig ogenblik blijven er hiervan nog slechts een 150 over, wat neerkomt op praktisch de helft van de vaartuigen die geëxploiteerd werden voor 4 jaar. Gedurende diezelfde periode werd de vloot die voortgedreven werd door motoren bijna verdubbeld, gezien het aantal gestegen is van 179 eenheden naar 330 vaartuigen. Er wordt algemeen voorzien, dat er bij dit getal nog zowat een 90 zullen bijkomen op het einde van het komende jaar. De kust- en middenslagvissersvloot zal aldus praktisch volledig uit moderne vaartuigen bestaan.

Deze vernieuwing van de vloot werd hoofdzakelijk in de hand gewerkt en mogelijk gemaakt dank zij de leningen en financiële tussenkomsten welke verleend werden door de White Fish Authority.

Ter gelegenheid van een recente bijeenkomst op het betrokken ministerie werd door enkele personen protest aangetekend voor de wijze waarop de regering geldelijke steun verleent terwijl ze anderzijds de vooruitgang en uitbreiding belemmert.

Inderdaad, de Britse regering heeft de leningen verhoogd maar terzelfdertijd werd ook de interest op de geleende bedragen gevoelig verhoogd. Deze interesten werden terloops gezegd opgevoerd tot 6,75 t.h., en het kan niet ontzegd dat deze verhoging vele reders tot nadenken heeft gestemd voor wat een mogelijke uitbreiding of verbeteringswerken aan hun vaartuig betreft. Dit is trouwens het hoogste niveau welke ooit bereikt werd.

Dit betekent een grote belemmering voor de reders in hun poging om enige verbetering te brengen aan de vloot, wat ten andere gemakkelijk te begrijpen is.

In België ligt de reden in de goedkoopte van de vis. — B.

RUSSISCHE ONDERZEEBOOT TER HARINGVISSERIJ

Het Russische persbureau Tass meldt dat de Russische onderzeeboot voor wetenschappelijk onderzoek «Severjanja» vandaag uit Moermansk naar de visgronden ten noorden van de Far Oer vertrekt om onderzoek te verrichten ten dienste van de haringvisserij. Met dit schip en het oppervlakteschip voor wetenschappelijk onderzoek «Akademik Berg» zullen de mogelijkheden worden bestudeerd voor treilvisserij op verschillende diepten door middelgrote treilers..

De visinvoer in Griekenland

Teneinde de nationale markt te beschermen tegen al te grote invoeren, heeft de Griekse regering besloten een taks te heffen op alle vissoorten welke verder zullen ingevoerd worden.

WATERZOOI VAN VIS

Voor dit gerecht dat in Zuidfrankrijk veel gegeten wordt, gebruikt men uitsluitend zoetwatervis. Doch hiervan kan men dan ook allerlei soorten nemen ; hoe uitgebreider de keuze hoe smakelijker de soep wordt.

De vissen worden met ruim water opgezet en men gebruikt hiervoor meestal de verhouding van 2 delen water en 1 deel wijn.

Ook kruiden als selderij, peterselie, tijm, laurierblad, peperkorrel, enz. voegt men aan het vocht toe en hierin wordt de vis gaar gekookt. Daarna wordt ze uit het vocht gehaald en op een verwarmde schaal opgediend, waarna men de gezeefde bouillon serveert met sneetje gebakken brood.

Sint Niklaasfeest in Godtschalck

Op zondag, 4 december, om 14,30 uur gaat het jaarlijks Sint Niklaasfeest door in de Godtschalck, tehuis rustende zeelieden, te Bredene. Dit feest wordt ingericht door de liefdadigheidsaktie Nonkel Jerome.

Wedstrijd in pijperoken voor de rustende zeelieden (mooie prijzen en beker).

Bonte namiddagshow met de medewerking van een tiental vedetten : humor, zang, muziek, fantaisie om nooit te vergeten.

Familie, vrienden en sympathisanten worden vriendelijk uitgenodigd.

GENT

VAN 19 TOT 25 NOVEMBER 1960

3/4 tongen 80; voorkleine tongen 75; grote tarbot 80; kleine tarbot 50; middelmatige griet 75; grote iek 35-38; kleine iek 28; middelmatige schelvis 38-55; rog 48-52; rode poon 26; kabeljauw 50-70; gullen 23; hozemondhamme 60; wijting 18; rode knorhaan 52; repen zeebaars 50-56; ijle haring 18-20; gepelde haringshaai 50; heilbot 80; garnaal 80-90.

BRUSSEL

VAN 19 TOT 25 NOVEMBER 1960

3/4 tongen 85-90; voorkleine tongen 78; grote tarbot 120; middelmatige tarbot 85; kleine tarbot 52; klein tarbot 52; grote iek 35-40; platjes 20; middelmatige schelvis 58-65; rogvlerken 55-65; kabeljauw 55-78; repen gullen 58-62; hozemondhamme 65-70; wijting 24-30; arend 50; makreel 24-30; repen zeebaars 58-65; ijle haring 20-28; heilbot 90; koolvis 36; garnaal 85-85.

DE GOEDE HARINGVANGSTEN ZIJN EEN KATASTROFE VOOR IERLAND

De haringkampagne van Noord Ierland werd in het huidig seizoen uitermate begunstigd door aanhoudend mooi weder. De haringvangsten werden in grote mate aangevoerd door vartuigen die omzeggens alle banken bevisten. De huidige vangsten overschrijden in ruime mate deze van vorig jaar en overtreffen verscheidene malen deze van de vorige seizoenen.

De Ierse visverwerkende fabrieken kopen deze haring rechtstreeks aan de vissers en betalen hiervoor een prijs welke door de regering bepaald en gegarandeerd werd, hetzij 110 Ierse ponden per ton. Deze prijs ligt veel hoger dan de gemiddelde wereldprijs die tenandere een verlaging ondergingen van omzeggens 50 t.h. in overeenstemming met vorig jaar.

De grote ongerustheid der Ieren bestaat dan ook in het feit dat zij kans lopen een groot verlies te ondergaan van een goede haringkampagne. Een goede haringkampagne kan een katastrofe betekenen op financieel gebied voor de Ieren. Elke aanvoer van haring kan in feite een verergering op deficitair gebied voor de schatkist betekenen en een zuiver verlies voor de staat, want de prijzen voor de vismeel en de visolie zijn lager dan de onkosten welke de Ierse produktie dient te dragen.

Het is een uitgemaakt feit, dat de Ierse produktie dit jaar in zeer ruime mate, het opslorpingsvermogen der gewone afnemers zal overtreffen en de verkopers dus verplicht zullen zijn de resterende hoeveelheden op te slaan. De prijs van visolie is terug gevallen van 75 pond in 1959 tot 48 pond. De hoeveelheden die zij dit jaar dienen op te slaan zijn van aard de Ierse regering in moeilijkheden te brengen en een uitstekende oplossing voor dit probleem is nog niet in het zicht, vermits de haringvangsten verder de fabrieken blijven overstelpen. — B.

Het opsporen van aardolie in Belgie

Vrijdag ll. werd te Wépion, onder voorzitterschap van de h. E.G. van Bloeme, ondervoorzitter van de Raad van Beheer en Afgevaardigde Beheerder van de Belgian Shell Company een openingsvergadering, van de aan de aardolieopsporing in België voorafgaande wetenschappelijke werkkampagne, gehouden.

Deze bijeenkomst opgeluisterd door de tegenwoordigheid van de hh. Ministers Vander Scheuren en de Looze alsmede van talrijke burgerlijke en militaire personaliteiten, werd ingezet door een door de h van Bloeme gehouden toespraak, waarin deze de redenen heeft samengevat waarom hij de bijeenkomst te Wépion bij gelegenheid van deze kampagne gehouden heeft. Hij heeft de heer Gheyselinck, hoofd van de missie in België aan de aanwezigen voorgesteld (toespraak bijliggend).

De h. Minister Vander Scheuren nam toen het woord en legde in klare en juiste bewoordingen uit hoe groot zijn belangstelling en die van de regeringsleden is voor een kwestie, welke niet alleen belangrijk is omwille van het wetenschappelijk onderzoek en de hulp welke die aan het land kan bieden. Ook tevens voor de nationale ekonomie Hij heeft dan ook niet nagelaten de aan te vatten werken veel sukses toe te sturen.

De projektie van de film over aardolie-opsporing, welke daarna plaats had, maakte de genodigden vertrouwd met het ingewikkeld karakter van de opsporingsarbeid.

Vervolgens hield de h. Gheyselinck een technische uiteenzetting over het werk, waarmede een aanvang zal genomen worden, zodra de officiële toelatingen zullen verkregen zijn. Enkele tijd geleden werd inderdaad door de Maatschappij B.P.M., behorend tot de Royal Dutch/shell Groep een aanvraag tot het verlenen van een oktrooi voor prospektie en ontginning van 263.000 ha in het «zuidelijk» deel van België, ingediend.

De genodigden werd vervolgens de gelegenheid geboden met de werking van een gravimeter, een zeer nauwkeurig instrument, kennis te maken.

Tijdens de op de bijeenkomst volgende cocktail overhandigde de h. van Bloeme aan de h. Vander Scheuren, Minister van Ekonomische Zaken, een boek over aardolie.

Zo verliep deze bijeenkomst welke ongetwijfeld mag gerekend worden tussen de feiten van historisch belang voor de Maasvallei.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Rijkskommissaris Pluymers sprak rekwisitorium uit

VORDERING ALLE BREVETTEN VAN EIGENAAR EN SCHIPPER VAN DE Z.313 IN TE TREKKEN

Vrijdagnamiddag kwam de Onderzoeksraad opnieuw bijeen met op de dagorde de steeds terugkomende zaak van het vergaan der Z.313 «Celitc». De h. Vandercruyssen zat de zitting voor terwijl de h. Pluymers het ambt van Rijkskommissaris vervulde.

Het was voormelde heer, die gezien geen verdere getuigen opgeroepen worden, zijn rekwistorium uitsprak en zijn vordering als volgt formuleerde : Devinck Marcel en Gustaaf, reder en schipper van het vergane vaartuig alle brevetten ontnemen en definitief intrekken.

De verdediging van reder Devinck welke waargenomen wordt door Meester De Ketelaere hield er aan zijn pleidooi uit te stellen tot een volgende zitting gezien betrokkene Devinck Marcel op het ogenblik in zee was, en hij vooraf nog van gedachte wilde wisselen met zijn klient.

DANK

Nadat voorzitter de zitting geopend had, vangt de h. Pluymers onmiddellijk zijn rekwistorium aan. Voorafgaandelijk houdt hij er aan de Raad zijn waardering uit te drukken voor de wijze waarop zij deze zeer moeilijke zaak plichtsbewust en nauwgezet onderzocht heeft om de eigenlijke feiten te achterhalen. Hij heeft ook een woord van waardering voor meester De Ketelaere die deze zeer ondankbare taak met een onverdroten ijver trachte te verdedigen en niets onverlet heeft gelaten om de zuivere waarheid te trachten te achterhalen. Tenslotte betrekt hij ook zijn kollega, de heer Pantein in deze korte hulde, voor de wijze waarop hij de zaken gedurende het grootste gedeelte der zittingen bijgewoond heeft en tenslotte belet is deze zaak te besluiten.

Dan vangt de h. Pluymers zijn rekwistorium aan. Hij wijst erop dat de feiten voldoende bekend zijn. Hij acht het evenwel nuttig in grosso modo nog eens de feiten opnieuw op te roepen.

Alle feiten worden opnieuw voor de geest geroepen, zoals het vaststellen van het water in de machinekamer, het winden van de korre wat volstrekt overbodig was, gezien de toestand waarin het schip weldra zou komen te verkeren De assistentie-middelen welke voorhanden waren, zoals o.m. de Franse treiler die achteraf de «Celtic» zou opslepen, de Britse reddingsboot en de Britse sleper.

Spreker meldt nog dat de weersomstandigheden op het ogenblik der feiten, alhoewel er een weinig deinig was, als gunstig kunnen bestempeld worden zodat dit geen het minste beletsel vormde om doeltreffende reddingspogingen te ondernemen.

Dan vestigt hij even de aandacht op een paar details.

— op 9 april 1958 om 2.30 u. in de ochtend werd er water vastgesteld in de machinekamer. Op dit ogenblik stond er nog geen water in het logiest.
— om 6.15 u. stond het water 60 voet boven de vloer van de machinekamer en 30 voet boven de vloer in het logiest
— en dan tenslotte stond het water, 20 minuten vóór het zinken van de «Celtic» 1 voet onder het dek.

Het vaartuig zonk horizontaal met een uiterst kleine inklinatie naar de achtersteven.

Daarna heeft de h. Pluymers het over de pompen van de «Celtic». Hij herinnert er aan, dat er met de bilgespomp gewerkt werd totdat de motor stilviel, terwijl er met de handpomp niet meer gewerkt werd vanaf 5.30 u.

Hij wijst ook op de talrijke tegenstrijdigheden in de verklaringen welke verband houden met het pompen. Zo verklaarde Devinck Marcel dat het systeem van de hefboom brak, terwijl matroos Cattoor beweerde dat de pomp verstopt was geraakt. Waar berust hier evenwel de waarheid ?

De h. Rijkskommissaris heeft het vervolgens over de bouw en konstruktie van de «Celtic». Hij verklaart dat het vaartuig een zeer sterk vaartuig was dat gebouwd werd op de scheepsbouwwerf Deweert in het jaar 1950. Het vaartuig was dus nauwelijks acht jaar oud toen het zonk. Het vaartuig werd aangedreven door een A.B.C. motor van 180 pk en kon een snelheid van 7 knopen ontwikkelen. Er waren radio en richtingzoeker aan boord. Het vaartuig onderging een laatste volledige keuring op het droge in oktober 1957 dus 7 maanden vóór het vergaan.

De bemanning heeft steeds uit vier opvarenden bestaan. Vader Devinck, die schipper was op het ogenblik der feiten, heeft steeds op Zeebrugse vissersvaartuigen gevaren, totdat hij in januari 1958, dus 3 maand vóór het vergaan, aan boord van de «Celtic» kwam. Devinck Marcel ,eigenaar en motorist heeft steeds op de «Celtic» gevaren, doch in verschillende hoedanigheden.

BEROEPSFOUTEN

Oorzaken van het vergaan

De h. Pluymers wijst er op, dat het aan de opvarenden was de eigenlijke zaken aan het daglicht te brengen. Er waren evenwel geen verklaringen die de ware omstandigheden deden uitschijnen of toelieten deze te bepalen. Talrijke en moeizame ondervragingen grepen plaats maar doorslaggevende feiten werden niet vastgesteld terwijl de gehele zaak vaak in de war werd gestuurd door tegenstrijdige verklaringen van Devinck. Zo verklaarde Devinck o.m. tijdens het neerleggen van het zeeverslag op het Waterschoutsambt te Zeebrugge, twee dagen na het vergaan van de «Celtic» dat de oorzaak enkel kan gezocht worden in het loskomen van een huidplank. Tijdens een achteraf afgenomen getuigenis wijzigde hij zijn verklaringen door te zeggen dat de oorzaak dient gezocht in een breuk van de schroefasbus. Aan twee Engelse getuigen, nl. de hh. Newton Smith en Young verklaarde Devinck dat hij opzettelijk het schip had laten zinken door het te saboteren om redenen die wij reeds kennen. Hij zou een lek in de romp geslagen hebben terwijl hij eveneens de zeekranen zou hebben geopend. Hierdoor zou hij de Engelsen hebben willen beinvloeden om het schip niet te lichten omdat hij dit verkoos wegens zijn grote schulden waaraan hij geen uitkomst meer zag. Het eigenaardige is echter dat er door de duiker wel degelijk een lek ontdekt werd op de door Devinck aangeduide plaats en deze hiervoor geen verklaring kan geven. Het onderzoek heeft verder ook uitgewezen dat deze spleet niet kon veroorzaakt zijn van buiten naar binnen, dus dient de stoot van binnen te zijn gegeven. Dit werd ook door onderwaterfoto's bewezen en niemand betwistte de echtheid hiervan. Verder werd er aan het vaartuig geen enkele schade vastgesteld.

Het staat dus onomstootbaar vast dat het zinken van de «Celtic» teweeggebracht werd door deze spleet, en dit de oorzaak is of een van de oorzaken zijn die het zinken in de hand hebben gewerkt. Volgens de getuigenissen bestaat er geen twijfel nopens het feit dat ook de zeekranen open gestaan hebben. Dit kon evenwel niet definitief bewezen worden, gezien de duiker niet tot in de machinekamer kon binnendringen.

Ook de mogelijkheid van het loskomen van een huidplank werd onder de loupe genomen. Dit kon enkel in het achterschip gebeurd zijn vermits er in het visruim geen water vastgesteld werd en het schip ook zonk met een lichte inklinatie naar de achtersteven. Moest er evenwel een huidplank losgekomen zijn dan zou het vaartuig veel sneller gezonken zijn, zodat ook deze mogelijkheid uitgesloten wordt.

De schuld van vader en zoon

De h. Rijkskommissaris verklaart vervolgens dat het hier gaat om specifieke beroepsfouten en algemene gedraging en die van aard zijn, de eer van het beroep in diskrediet te brengen.

De h. Pluymers wijst er op dat er in deze zaak 2 betrokkenen zijn, nl. vader en zoon Devinck.

Hij verdeelt de beroepsfouten in twee kategorieën :

— deze die rechtstreeks in verband staan met het vergaan van de «Celtic»;
— deze die niet bijdroegen tot het zinken van het vaartuig.

Hierop neemt hij beide betrokkenen ieder afzonderlijk. Voor wat Devinck Gustaaf betreft, die schipper was aan boord van de «Celtic» op het ogenblik dat de feiten zich voordeden, weerhoudt hij volgende punten :

— nalatigheid in het aanwenden van de beschikbare middelen om het lek op te sporen ;
— schromelijk gebrek aan initiatief ;
— nalatigheid in het aanwenden ven reddingspogingen.

De schipper gaf opdracht het lek te zoeken, maar dit is zuiver theoretisch gebleven. Hij geeft geen opdracht om de motor stil te leggen, zodat hierdoor een grote woeling ontstaan is in de machinekamer, wat het opsporen van het lek praktisch onmogelijk heeft gemaakt.

Hij geeft geen de minste aandacht aan de stand van het water ten opzichte van de elektrische installaties, de plaats van de batterijen, zodat er groot gevaar ontstond dat deze zouden onbruikbaar raken waardoor elke hulpoproep via de radio onmogelijk werd.

In plaats van onmiddellijk een S.O.S. sein uit te zenden, laat hij de netten inhalen wat een zuiver tijdverlies betekent terwijl heel wat nuttiger werk kon verricht worden, gezien deze arbeid de volltallige bemanning opeiste.

Hij kan geen voldoende verklaring opgeven voor zijn aktiviteit (of non-aktiviteit) tussen 4 u. en 4.30 u., dus tussen het ophalen van het net en het koers zetten naar de Engelse kust.

Vanaf 3.30 u. werd de situatie kritiek en waren de pompen de toestand niet langer meester. Op dit ogenblik heeft betrokkene geen enkel opdracht gegeven seinen uit te zenden alhoewel het vereiste materiaal voorhanden was en hij hiervan op de hoogte was. Hiervoor is slechts één uitleg vatbaar : schipper Devinck was zeker de kust te bereiken en dit kan men enkel weten wanneer men op de hoogte is van de toestand, maar dit was hier evenwel niet het geval.

Het was tenslotte matroos Vander Heyden, die de aandacht van de franse treiler op de «Celtic» trok door het hijsen van twee zwarte bollen. Dit teken is evenwel niet het teken van een in nood verkerende vaartuig, die om hulp verzoekt maar enkel dit van een stuurloos vaartuig, die niet uitdrukkelijk om assistentie verzoekt. Schipper Devinck was hiervan goed op de hoogte, doch ook hier gaf hij geen bevel de reglementaire seinen te voeren.

De hulp van de Franse treiler

Men kan zich ook de vraag stellen wat er feitelijk gebeurd is tussen het eerste kontakt met de Franse treiler en het ogenblik waarop de opsleping aanving. Ook hier zijn de verklaringen van vader en zoon Devinck tegenstrijdig. Voor wat de getuigenis van de Franse schipper betreft, kan gezegd worden, dat deze geniet van het beneficium van de waarachtigheid, zodat aan de echtheid van

(vervolg bladz. 6)

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

(vervolg van bladz. 5)

deze verklaring wel niet kan getwijfeld worden. Er kan absoluut geen verklaring gegeven worden voor het **één uur lange aarzelen en talmen** vooraleer te besluiten de «Celtic» te laten opslepen.

Het geeft geen zin te beweren dat de Franse schipper de «Celtic» naar Boulogne zou willen opslepen, gezien deze haven op 60 mijl afstand gelegen was, terwijl Newhaven op amper 8 mijl lag. Hier wijst de h. Plymers op het internationaal zeemanschap en zegt dat elk rechtgeaard zeeman, van welke nationaliteit ook, steeds alles in het werk zal stellen om in nood verkerende kollega's te helpen, en dit kan bezwaarlijk in twijfel getrokken worden in het geval waarin de Franse schipper zich bevond.

De hulp der Engelsen

Vervolgens wijdt de h. Pluymers uit over de zaak der pompen van de Tidworth, de Engelse sleper die ter hulp was uitgevaren. In hoedanigheid van schipper heeft hij zich nooit vergewist van de staat der pompen aan boord van dit vaartuig.

Hij had nochtans moeten weten dat de «Celtic» de kust niet meer zou kunnen bereiken. Als een ervaren schipper, had hij moeten inzien dat de opsleping door de Franse treiler niet de nuttige oplossing kon geven. Hier wordt gewezen op het feit, dat hij steeds het recht had de sleeptouwen door te hakken; de matrozen hadden ten andere reeds alles in gereedheid gebracht om dit te volbrengen wat als een duidelijke aanwijzing kan aanzien worden. Hiertoe had hij het volle recht te meer daar het ging om het nemen van een zekerder en doeltreffender redmiddel. Schipper Devinck ging hierop echter niet in.

De h. Pluymers wijst er op, dat Devinck zich gedurende het ganse verloop der zaak ontpopt heeft tot een meesterlijke leugenaar die door talrijke dubbelzinnigheden de zaak trachtte in de war te sturen.

En de zoon-eigenaar ?

Vervolgens heeft de h. Pluymers het over de tweede betrokkene, zoon Devinck Marcel, motorist aan boord van de «Celtic» toen dit vaartuig verging.

Voor deze persoon weerhoudt de Rijkskommissaris volgende beroepsfouten :

— motor niet stilgelegd, om naar het lek te zoeken ;

— heeft de schipper niet gewezen op de ontreddering der elektrische installatie en batterijen door het rijzende water ;

— fouten in verband met de afkoeling van de motor.

De h. Pluymers wijst er verder op dat de «Celtic» is uitgevaren, op 6 april 1958, nadat de herstellingen die duurden van 1 tot 6 april, waren uitgevoerd en dit zonder toelating van de Konsul te Newhaven. Deze toelating is verplichtend gesteld door het K.B. van 12-12-1957 en is van kracht geworden op 20-2-1958.

Toen de feiten zich voordeden, hield Devinck Marcel, in hoedanigheid van eigenaar van het vaartuig geen scheepsraad met de overige bemanningsleden, wat zou kunnen bijgedragen hebben tot een mogelijke oplossing.

Er werd op verschillende wijzen kostbare tijd verloren, die mogelijk nog hadden kunnen instaan voor de redding van de «Celtic», zoals o.m. : 1 uur verloren met het binnenhalen van het net - nalatigheid hulp in te roepen - weigering zich te laten opslepen door een Franse treiler - het niet afkappen van de sleeptrossen. Als men al die feiten samenbundelt, aldus de heer Pluymers, krijgen ze een **opzettelijk karakter.**

Nu stelt zich nog de vraag : **Wie heeft het gat in de «Celtic» gemaakt?**

Het is een uitgemaakt feit dat het gat niet geslagen werd na het zinken van de «Celtic», zodat dit wel degelijk vóór het zinken van dit vaartuig is geschied.

Matrozen Cattoor en Vander Heyden zijn niet in de machinekamer geweest. Devinck Gustaaf is evenmin in de machinekamer geweest, zodat er tenslotte slechts één persoon overblijft : nl. Marcel Devinck, op wie ten andere ook de zwaarste vermoedens wegen. Daartoe had hij trouwens ook goede redenen.

De heer Pluymers wijst er op dat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart geen gewone rechtbank is, maar gespecialiseerd is in het opsporen van oorzaken die aanleiding zijn van ongevallen op zee.

De heer Pluymers stelt zich de vraag of, rekening gehouden met alle redmiddelen welke voorhanden waren, en het feit dat de «Celtic» 8 uur nodig had om te zinken, dit nog het resultaat kan zijn van zuiver toeval.

De beide betrokkenen zijn schromelijk tekort geschoten aan hun beroepsplichten, zeemanseer en een volkomen gebrek aan initatief, temeer daar er ook twee mensenlevens op het spel stonden.

DE VORDERING

Hierop spreekt de Rijkskommissaris zijn vordering uit : definitieve intrekking van alle brevetten der beide betrokkenen.

Op maandag 5 december komt de Raad opnieuw bijeen. Hierop zal de verdediger van Devinck, meester Deketelaere zijn pleidooi uitspreken, waarop de Raad zal beslissen over de al dan niet ontvankelijkheid van de vordering. — B.

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

Reders ter visserij moeten zelf hun toekomst verzekeren

In ons vorig nummer hebben we gemeld dat met het oog op de toekomst de twee grote koopvaardijreders Armenent Deppe en de Comp. Marit. Belge (C.M.B.) tot een nauwe samenwerking zijn overgegaan. Aldus zal dit op de vrachtenmarkt voor die rederijen een niet te versmaden verbetering zijn.

Inderdaad met de steeds sterker wordende Euromarkt is alle individualisme uit den boze en moet meer en meer naar samenwerking gestreefd worden.

Uit dien hoofde kan gezegd worden dat ook in de Belgische visserij een kleine verbetering waar te nemen valt tengevolge van het stichten en in werking treden van de Rederscentrale.

Deze ene verwezenlijking is ons dunkens nog ver van voldoende en kan veel dieper uitgebouwd worden.

De rederscentrale kan in dat opzicht een belangrijke rol vervullen en de reders de weg wijzen naar een samenwerking, waarvan het belang slechts allen ten goede kan komen en slechts dan zal overschouwd kunnen worden, nadat de verwezenlijking een feit is geworden. Werkelijk, moet nu vis opgevangen worden, waarvan het grootste gedeelte hoe vers ook, naar de vismeelfabrieken moet verwezen worden.

In de laatste weken zagen we zelfs levend verse haring met duizenden kg opgevangen aan 4 F, waar zoveel honderd duizenden mensen er zouden naar verlangen ze te kunnen krijgen à 8 en 10 F per kg.

In dit domein liggen nog veel mogelijkheden waarvan visserij en vishandel de vruchten moeten kunnen plukken.

PROPAGANDA

Daarom kunnen we maar niet begrijpen hoe de zaak van de propaganda zo onbeholpen blijft.

De Staat, de provincie, de steden van de kust besteden in hun budget daarvoor jaarlijks meer dan 600.000 F.

Dit zou veel meer kunnen zijn en de bijdrage van de belanghebbenden even groot, moest hier, met de middelen waarover men beschikt, een praktische propaganda kunnen tot stand komen.

Voor volgend jaar dringt hier een volledige reorganisatie op ten bate van visserij en vishandel en de volksmassa welke thans weinig of niet op vis is ingesteld in tegenstelling met de ons omringende landen.

NOG ANDERE HERVORMINGEN

Andere hervormingen om de kosten van onze rederijen grotelijks te drukken, zijn het herinrichten van een gezamenlijke Coöperatieve afslag waardoor ook hier de kosten van 30 t.h. zouden dalen.

Benevens dat, kan het lossen het sorteren en al wat met de verkoop van vis verband houdt, heringericht worden ten bate van reders en vissers.

Ook werd reeds dikwijls, zelfs door reders de gedachte vooropgezet van het versmelten der Coöperatieve verzekeringen, waarvan er thans drie bestaan met dezelfde doeleinden en dezelfde bestaansredenen.

Voeg daaraan toe, dat de huidige stedelijke administratieve sleur bij de uitbating van de vismijn voor de visserij een ramp wordt, daar de visserij hier in alle opzichten geremd wordt door de bekrompen administratieve leiding welke niet thuis hoort in de huidige moderne ekonomie.

Daarenboven zouden deze hervormingen jaarlijks miljoenen besparingen met zich brengen welke de visserij zo nodig heeft wil zij er boven op komen en tot nieuwbouw overgaan met het oog op het blijven voortbestaan van een visserij die eens de welvaart was van onze kust en waarvan nu nog te Oostende, Zeebrugge, Heist en Nieuwpoort het grootste gedeelte van de bevolking rechtstreeks of onrechtstreeks leeft.

Wij menen dat het ogenblik gekomen is om drie zaken onmiddellijk te verwezenlijken :

1) de versmelting der visafslag te Oostende ;

2) de versmelting der Coöperatieve verzekeringen ;

3) het inrichten van een gezamenlijke propaganda voor meerder visverbruik door de huidige propagandavereniging te likwideren, er uit te nemen wat goed is en te doen verdwijnen wat niet het minste praktisch nut heeft.

Na dit jaar moet door de rederijen zoals te Lorient, te Concarneau en Boulogne een Coöperatieve uitbating van de vismijn zelf tot stand komen en moet de huidige stedelijke administratie tot het verleden behoren.

Het is aan de Rederscentrale wil zij haar bestaan eer aan doen en de verdere modernisering van de vloot en de visserij beogen, die taak aan te vatten en niet terug te deinzen voor de kleine moeilijkheden welke het gevolg zijn van de zucht een eigen egoïsme bot te vieren ten nadele van het algemeen belang.

Vooral de intellektuelen onder de reders hebben niet alleen de middelen maar ook de plicht hun woorden in daden om te zetten.

P. V.

oostendse markt en vismijnecho's

Kenschetsend voor deze week is de zeer geringe haringaanvoer geweest. Dit werd veroorzaakt door slecht weer.

De twee haringkoppels die dinsdag verkochten hadden dan nog eerder kleine hoeveelheden die ieder omtrent 100 bennen bevatten. Er werd op de eerste verkoop dan ook tot 450 F voor deze haring betaald, prijs die naderhand evenwel zakte tot 300 F. De visaanvoer was in de afgelopen week ruim groter dan de voorgaande week en dit werd weer eens veroorzaakt door de IJslanders, die samen **met de invoer** de voornaamste marktregelaars zijn. Benevens meer IJslandse, werd er ook merkelijk meer Noordzeevis aangevoerd, terwijl Kanaalvis wel iets meer werd gebracht maar toch nog te weinig voorhanden was. Tongen die niet zo veel aangevoerd werden, kenden een weinig levendige markt, waarschijnlijk tengevolge van de grote tongenaanvoer uit Nederland. Kabeljauw, schelvis, gullen en de meeste andere ronde vissoorten waren wel goedkoper dan verleden week, iets wat overigens nogal normaal is bij een sterk gestegen aanbod. Roggen wekten blijkbaar weinig interesse. Dure soorten waren platvis, grote tarbot, soldaten, staartvis, schotse schol, steenschol, heek schar en rode knorhaan. Goedkoopst waren IJslandse wijting, kleine tong, hondstong, gullen, katrog, zeehond, en haai.

De opbrengsten waren voor de meeste schepen wel bevredigend. Ze waren minder goed voor de IJslanders, de grote Noordzeeschepen, de haringschepen en sommige Witte Bankers. De hoogste uitslag deze week bedroeg 614.000 F en werd geboekt door de O.299, som die trouwens te laag was voor zulk een vaartuig.

De totale aanvoer bestond uit 13.085 bennen vis, 46.200 kg tong en 48.350 kg haring. Deze aanvoer werd binnengebracht door 71 vaartuigen waarvan 16 haringschepen.

Door 10 IJslanders werd in totaal 7.430 bennen vis gelost. Rekening houdend met het feit dat 3 van de grootste schepen van de vloot bij die 10 schepen waren is het gemiddelde per schip wel erg klein.

Dinsdag bleef de markt goed met echter toch een lichte prijsdaling voor kabeljauw, schelvis en rode zeebaars. Leng, koolvis en wijting kregen dezelfde prijzen als maandag. Twee grotere vangsten van Noop Haed, vooral op de maandagmarkt. Kabeljauw van deze kende eveneens op de maandagmarkt de beste prijzen, zodat toen ook de beste opbrengst geboekt werd. De best verkochte soorten van deze visgrond waren schotse schol, vleet en steenschol. Witte kabeljauw van de Noordzee kreeg niet veel betere prijzen dan deze van Noop Haed, integendeel. De uitslagen waren dan ook niet zeer hoog.

5 Kanaalschepen waarvan het grootste aantal maandag. Doorgaans grote vangsten die renderende opbrengsten geven. Keilrog kreeg doorlopend goede prijzen. In totaal werden 860 bennen vis en 2.900 kg tong gelost. 5 schepen van de Noord losten nogal grote vangsten die echter woensdag voornamelijk uit kleine gullen bestonden. De prijzen hiervoor waren dan ook nogal laag zodat de opbrengsten niet zo hoog opliepen. In totaal 1.090 bennen vis en 1.600 kg tong. De 14 westschepen losten in totaal 890 bennen vis en 7.000 kg tong. Voor roggen werden maandag en dinsdag geen bijzonder goede prijzen betaald. Woensdag was dit veel beter.

De Witte Bankers losten meestal redelijk grote vangsten. Zo werden door 14 schepen 595 bennen vis en 35.000 kg tong aangevoerd. De prijzen waren vooral voor de kleine soorten aan de lage kant. Het waren ook deze soorten welke in grote mate werden aangevoerd. Verschillende te lage opbrengsten, maar toch ook enkele renderende uitslagen. Van de Oost werd maar één vangst verkocht, deze van de Z.530. Dit schip loste 80 bennen vis en 1.200 tong, in de tijd dat dit werd bijeengevist was dit wel renderend.

Zaterdag 26 november

WEST

				Tongen
O.327	5	40	400	32.810

Maandag 28 november

IJSLAND				
O.282	18	500	——	226.970
O.217	18	500	——	222.630
O.269	18	650	——	291.380
O.318	18	800	——	387.970
O.299	18	1200	——	614.393
O.92	22	1100	——	473.305
NOOP HEAD				
O.237	18	500	——	273.820
NOORDZEE				
O.124	17	380	——	158.331
NOORD				Tongen
Z.558	10	140	600	104.650
KANAAL				
O.109	13	190	600	134.028
Z.405	13	220	800	192.430
O.232	16	80	200	57.540
WITTE BANK				Tongen
O.170	15	30	3000	117.000
O.227	15	30	2900	107.086
WEST				
N.763	9	130	600	93.160
O.196	4	60	——	28.240

Dinsdag 29 november

IJSLAND				
O.250	17	500	——	218.180
O.292	17	560	——	225.741
O.286	17	520	——	270.470
O.80	18	1000	——	420.560
NOORDZEE				
O.333	12	220	——	114.750
O.335	19	420	——	186.610
O.278	11	180	——	105.550
Z.425	15	360	——	175.980
KANAAL				Tongen
Z.290	11	120	600	71.570
NOORD				
O.82	10	200	1000	114.180
WITTE BANK				
O.122	10	40	2000	80.700
Z.435	10	40	2500	100.060
O.187	11	50	1800	88.480
Z.457	12	80	3000	128.710
Z.488	10	30	2000	73.310
WEST				
O.152	5	30	——	19.700
O.148	7	60	400	49.310
O.276	9	110	900	83.480
Z.510	9	60	1300	92.250
O.192	9	120	300	60.585
OOST				
Z.562	10	130	1000	97.660
Z.257	10	40	2000	78.110
O.142	3	30	——	22.540
SANDETTIE				Haring
Z.462-550		1	5400	33.750
O.283-284		2	5700	48.280

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	28-11-1960	29-11-1960	30-11-1960	1-12-1960
Tongen, grote — Sole, grosse	47,20-49,80	46,—50,10	46,—48,—	44,20-46,60
3/4 tongen — 3/4 sole	44,40-50,—	45,20-49,—	42,40-48,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	41,80-48,60	43,40-49,—	39,40-44,—	35,—
Voor-kleine — Toute petite	41,—46,—	36,80-45,—	37,60-39,80	.....
Kleine — Petite	22,—30,20	21,60-35,—	22,—25,—	21,—
Tarbot groot — Turbot, gros	43,—46,—	43,—47,20	45,—59,80	.....
Middel — Moyenne	31,50	29,—37,—	28,—36,—	.....
Kleine — Petite	15,20-28,—	20,60-23,40	24,80-26,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	...	.....
Schol — Plie	11,50-17,—	9,—12,40	15,—	.....
Grote iek — Grosse	15,—15,60	15,—15,60	15,—20,—	.....
Kleine iek — Petite	15,—16,—	16,50	18,40-19,—	12,—
Iek 3e slag — 3e sorte	15,—16,—	15,—	22,—23,20	.....
Platjes — Toute petite	8,40-10,—	9,60-11,40	10,—13,—	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	12,—18,—	17,—21,50	9,—
Middel — Moyen	.....	7,—11,—	14,80-15,—	4,— 5,80
Kleine — Petit	4,— 8,—	5,60- 7,80	3,—10,80	.....
Heek, grote — Merlu, gros	25,50	27,—	.....	.....
Middel — Moyen	13,—20,—	18,—20,—	13,—	.....
Kleine — Petit	7,40	16,60	7,80	.....
Rog — Raie	8,—13,80	6,—12,80	8,—13,—	5,—10,—
Rode poon — Perlon	13,80	9,40-12,—	11,—	.....
Grauwe poon — Grondin	9,—	7,40	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	14,80-22,40	9,—19,—	17,60-21,50	13,80
Gullen — Petit cabillaud	12,—16,—	6,—11,—	4,20-16,—	3,80-12,—
Hozemondhamme — Baudroie	17,40-26,80	20,—29,—	27,—28,60	.....
Wijting — Merlan	4,— 7,40	3,— 9,40	3,— 8,60	3,— 6,80
Schar — Limande	6,20- 7,20	6,60- 9,—	9,—12,60	.....
Steenschol — Sole limande	15,40-18,—	17,—24,—	12,—23,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	4,— 7,—	5,— 8,—	11,—	.....
Hondshaai — Rousette	3,— 6,—	5,— 6,—	9,—10,—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	8,80-17,—	15,20	15,—23,20	.....
Keilrog — Raie radiée	9,—16,20	17,—18,—	11,40-16,60	.....
Zeekreeft — Langoustine	22,—23,—	19,—30,—	.....	.....
Schaat — Flotte	5,40-15,20	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	4,40-10,—	5,40	10,—	.....
Lom — Brosme	6,80	8,— 9,—	11,—	.....
Kongeraal — Congre	12,60-18,80	14,—19,20	11,—	.....
Leng — Lingue	9,40	7,— 9,—	4,60- 6,60	3,40- 3,60
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	2,—
IJle haring — Hareng guai	2,— 2,20	2,80- 3,—	.....	.....
Haringshaai — Latour	27,—35,—	23,—43,—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	4,— 9,—	6,— 8,—	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	9,40-11,—	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	10,—12,—	11,50-13,20	18,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	28,60	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	4,—12,—	4,40- 7,—	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

Woensdag 30 november

NOORD

O.342	12	350	——	106.960
O.247	7	160	——	70.620
O.345	8	240	——	71.940
WITTE BANK				
O.183	14	50	1100	70.420
Z.222	10	40	2500	99.640
Z.421	10	50	2700	108.920
O.256	13	30	2400	91.860
O.165	12	40	2000	77.030
Z.25	12	40	2700	113.610
Z.514	14	45	2800	99.550
KANAAL				
Z.543	13	250	100	175.210
WEST				
O.806	3	30	——	29.350
O.77	4	50	——	38.760
OOST				
Z.530	10	80	1200	78.440
KUST				
O.349	3	40	200	19.880
SANDETTIE				
			Haring	
O.283-284		1	11.200	49.610
O.193-214		1	7.000	31.720
O.160-249		1	3.700	17.390
O.19-221		1	5.200	18.720
O.191-279		1	4.200	14.532
Z.462-550		1	2.200	7.648
O.115-156		1	1.100	4.520

Donderdag 1 december

NOORD

			Tongen	
O.69	10	260	300	90.080
SANDETTIE				
			Haring	
O.127-153		2	6800	24.192
O.223-244		2	3150	10.704
O.135-154		1	1200	4.080

TOCH VIS OP ZATERDAG

Zaterdag kwam er nog eens een vissersvaartuig verkopen. De vangst was wel niet groot en het verkopende vaartuig was evenmin erg groot. Het betrof hier de O.327 die met 40 bennen vis en 400 kg tong aan de afslag verscheen. Zo slecht was het nu ook weer niet voor dit schip in die zin dat voor de vangst redelijke prijzen werden betaald. Vooral tongen hielden hun prijs en kregen minstens zoveel als op de woensdagmarkt van de voorgaande week. Kleine tongen waren zelfs duurder. Ook roggen werden goed verkocht alhoewel iets goedkoper dan verleden week. De weinige ronde soorten gingen aan goede prijzen van de hand, zodat de opbrengst 32.810 F bedroeg hetgeen nu ook weer niet zo slecht is Haring was er deze zaterdag niet en dit voor het eerst sedert de inzet van 't winterharing seizoen De schuldige hiervan is de weermaker die de haringvangers verschillende dagen aan de kaai hield en dus schade berokkende in die zin dat niets kon gevangen worden. Toch kon dit slechte weer ook wel zijn goede kanten hebben in die zin dat de schamele prijzen die verleden week en dan vooral woensdag werden betaald, zouden verbeteren Ook in het buitenland had men blijkbaar af te rekenen met grote aanvoeren waardoor de uitvoeders evenmin nog haring nodig hadden. Een paar dagen tijd om alles te verwerken en af te zetten waren hier dus blijkbaar welkom. Een paar dagen is echter lang genoeg en hopelijk kunnen onze haringvangers al gauw weer uitvaren.

NIEUWE TEGENSCHRIJVER TE VERWACHTEN

De laatst bijgekomen tegenschrijver gaat de vismijn weer verlaten en heeft dit in feite al gedaan op het ogenblik dat deze lijnen verschijnen. Inderdaad op 1 december zal het de eerste dag zijn dat de h. R. Pieters op het stadhuis zal doorbrengen in zijn nieuwe dienst. Er zal dus noodgedwongen moeten uitgezien worden naar een plaatsvervanger en hiervoor zal dan waarschijnlijk de werfreserve dienen die een paar maanden geleden werd aangelegd. Voor de nieuweling zal het alleszins een moeilijke periode zijn. Het is nu immers de drukste tijd in de vismijn Iedere week veel vis en daarenboven nog grote aanvoer van haring. Ondertussen hartelijk welkom aan de nog onbekende nieuweling en veel sukses aan de vertrekkende.

Het is trouwens niet de enige verandering welke op til is, ook in de hogere regionen is er verandering gekomen Zo werd de h. F. Zanders benoemd tot sekretaris-ontvanger terwijl de plaats van onder hall-chef ingenomen wordt door niet minder dan 3 of 4 opvolgers. Deze zijn niet allemaal in-een sonder hall-chef maar om de beurt .Laten we hopen dat deze kersverse orde-handhavers met voldoende strengheid zullen optreden om mede te werken aan het instellen van de orde tijdens de verkoop.

STEEDS NAAR IJSLANDERS

Ook op de maandagmarkt bestond de aanvoer voor 3/4 uit IJslandse vissoorten. Er verkochten 6 schepen van de visgrond op een totaal van 16. De onderscheidene vangsten waren niet bijzonder omvangrijk aangezien de grootste, deze van de O.299 amper 1.300 bennen bevatte. De kleinste hoeveelheid vis die werd gelost kwam van de O.217, schip dat ook de laagste besomming boekte : 222.600 F. Men moet erkennen dat voor een vangst van amper 50 bennen deze opbregnst nog niet zo mis is, aangezien de vis verkocht werd aan een gemiddelde van bij de 500 F per ben. Het komt niet zelden voor dat dit gemiddelde lager ligt. De beste uitslag of althans de hoogste uitslag, was voor de O 299 die 614 393 F besomde, cijfer dat evenwel te laag is om renderend te kunnen zijn. De best verkochte IJslandse soorten waren, schelvis (groot), kabeljauw en bonen. Verder werden redelijke prijze nbetaald voor koolvis. leng en schaat. Goedkoop was wijting, dit tengevolge van de nogal grote aanvoer van deze soort.

GROTERE VANGST VAN NOOP HAED

Waar de vangsten van Noop Haed tot nu weinig om het lijf hadden en doorgaans te lage opbrensten gaven, werd daar vandaag verandering ingebracht door de O.237. Dit vaartuig kon inderdaad ca 550 bennen vis in de markt zetten en besomde hiervoor 273.820 F. De grote vangst kabeljauw heeft hier ongetwijfeld de doorslag gegeven. Voor deze kabeljauw werden renderende prijzen betaald die opliepen tot 1.120 F per ben. De vangst haaien was eerder gering zodat een fraaie gemiddelde prijs werd geboekt. Voor de O.124 was het lang zo goed niet want dit vaartuig bracht het maar tot 158 331 F De vangst was ook merkelijk kleiner en bevatte heel wat minder kabeljauw.

MOOIE KANAALVANGST

3 Kanaalvangsten waarvan één zeer omvangrijk. Deze grote vangst bevatte ook een grote partij keilrog welke voordelig verkocht werd. Voor de grootste keels werd immers tot 800 F betaald. Waar deze vangst ook nog een redelijke hoeveelheid tong bevatte werd tenslotte 192.430 F besomd. Ook de O.109 maakte een renderende reis en besomde 134.028 F. Veel minder goed was het voor de O.232 schip dat nochtans een lange reis maakte en nog niet de helft aan vis binnenbracht in vergelijking met de andere Kanaalschepen De opbrengst was dan ook veel te laag en bedroeg 57.540 F.

Ook voor de 2 westschepen waren de verschillen nogal groot, want de N.763 bracht 93.000 F op tegenover de O.196 slechts 28.000 F. Eerstvermeld vaartuig was wel merkelijk langer in zee maar toch was de vangst van de O.196 in verhouding kleiner. Voor westvis werden bevredigende prijzen betaald waarbij sommige kleine soorten wel hoge noteringen boekten.

GEEN DURE TONGEN

Slechts 2 Witte Bankers, ieder met ca 3.000 kg tong. De bijvangsten waren niet bijzonder groot en omvatten 40 bennen vis. Platvis werd best verkocht. Wat de tongen betreft, de kleine sorteringen waren duurder dan woensdag, de grote soorten goedkoper. Alles bijeen wel nogal goedkope tongen in verhouding tot de aanvoer. Het schijnt dat echter in Nederland veel tongen binnengebracht worden hetgeen zijn weerslag heeft op onze markt. De opbrengsten voor deze schepen schommelden van ca 107.000 naar 117.000 F dit voor de O.227 en de O.170.

OMVANGRIJKE AANVOER OP DE DINSDAGMARKT

Er waren dinsdag heel wat meer schepen aan de afslag dan maandag De totale aanvoer was echter veel kleiner, maar de variatie was veel groter. Er waren om te beginnen al 2.000 bennen IJslandvis minder, terwijl van de Noordzee meer vis werd gebracht. Kanaalsoorten waren zeer schaars, maar we kregen veel meer westvis en tongen. Het waren dan ook deze soorten welke de grootste prijsdaling ondergngen hetgeen van aard was om enkele schepen te beletten een renderende opbrengst te bereiken. De beste uitslagen kwamen nog van de kleinere schepen als deze welke verkochten van de Noord en de west. De IJslandse vangsten ware nimmers te klein om, ook al waren de prijzen goed, een bevredigende uitslag toe te laten. Wat de kwaliteit betreft deze was vandaag dinsdag beter dan maandag. Toch waren er ook wel een paar vangsten welke beter hadden kunnen zijn.

DALENDE PRIJZEN VOOR IJSLANDVIS

Dat de maandag in de winter de beste verkoopdag is voor IJslandse vis hebben de marktprijzen al langer dan vandaag bewezen. Toch was er ook vandaag een bewijs voor dezen die het niet geloofden. Het is natuurlijk waar dat iedereen de maandag niet kan verkopen. De reden van deze maandagprijzen is ongetwijfeld dat de IJslandse vis hoofdzakelijk bestemd is verwerkt te worden tot filets. Deze moeten zo vroeg mogelijk klaar zijn en daarom is een dinsdag minder goed, en een woensdag zelfs af te raden om te verkopen met zulke soorten. Toch werden de meeste soorten vandaag nog bevredigend verkocht, bijzonder leng koolvis en rode zeevaard. Ook kabeljauw kreeg nog een redelijke prijs. Als men echter gewoon geworden is van 800 en 900 F te krijgen voor IJslandse kabeljauw, kan het voorkomen dat 650 F een lage prijs is. De verschillende opbrengsten waren vandaag niet zo goed, maar dit kwam voornamelijk doordat de vangsten te klein waren. De beste of toch de hoogste uitslag was voor de O.80 met ca 420.000 F. De laagste opbrengst was deze van de O.250 : 217.000 F.

NIET ZO GOED VOOR DE NOORDZEESCHEPEN

Er verkochten op de dinsdagmarkt een 4-tal schepen van de Noordzee. Sommige vangsten waren nogal omvangrijk hetgeen voor gevolg had dat ook witte kabeljauw nogal wat goedkoper werd verkocht dan maandag en dan verleden week. Ook de gullen kregen lagere prijzen. Daarentegen kreeg wijting, toten en vlaswijting, evenals leng, zeewolf en koolvis een bevredigende prijs, op voorwaarde dat ook de kwaliteit goed was. De meeste opbrengsten van de visgronde waren wel bevredigend, al waren er ook die stukken te laag waren. De hoogste som was voor de O 335 met 186.000 F, de laagste opbrengst voor de O 278 : 105.000 F. De vangst van de Uoord was redelijk groot en bevatte benevens een flinke partij gullen ook nog ongeveer 1.000 kg tong. Er werd dan ook een renderende opbrengst geboekt : 114.000 F.

DALENDE TONGENPRIJZEN

5 witte bankers met geen al te grote vangsten. Daarenboven gingen de prijzen van alle sorteringen dalen zodat verschillende schepen geen renderende resultaten bereiken. Van het Kanaal was het ook niet veel zaaks en hier was de uitslag ook niet zeer schitterend.

GROTERE WESTVANGSTEN

8 westschepen waarvan de meeste met grote vangsten. Vooral de O 276, de Z.562, de O.192 en de Z 510 brachten heel wat vis en tong in de afslag. De roggen waren echter nogal goedkoop en daalden in prijs naarmate de markt vorderde. Zo zullen de uitslagen wel niet zo hoog geweest zijn als werd verwacht van zulke vangsten. De minste uitslag was voor de O.152 met 19.700 F, een schip dat de laatste maanden zeer weinig potten breekt. De hoogste opbrengst was voor de Z.562, vaartuig dat altijd bij de primussen is. Ook de O.276 doet het de laatste reizen beter en besomde ook vandaag weer over de 80.000 F.

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !

Zij hadden pech...

OPGESLEEPT

De Z.745 van Van Waes Gustaaf werd dinsdag ll. met motordefekt door de O.166 van Georges Vileyn naar IJmuiden gesleept. De O.166 vertrok daarna terug naar de visserij.

GOLFBREKER BESCHADIGD

Vermoedelijk ten gevolge van de laatste storm werd in de golfbreker die langsheen het westerstaketsel loopt een bres geslagen van ruim 10 op 3 meter. Er werd beroep gedaan op aannemer Soetaert om onmiddellijk de bres te stoppen ten einde verdere schade te voorkomen. — N.

SCHROEFSCHADE

Van de N.763 O. L. Vrouw van Vlaanderen, van schipper Maurice Depotter, werd bij nazicht vastgesteld dat de vier punten van de schroefbladen geplooid waren. Vermoedelijk moet de schroef op een hard voorwerp gestoten zijn die zich onder water bevond. — N.

SCHADE AAN BINNENVAARTUIG DOOR Z.518

Toen de Z.518, van reder De Paep Leo, de schuilhaven van Zeebrugge wilde uitvaren, bemerkte de schipper het binnenvaartuig « Maria » die in het midden van de havengeul lag, vlak voor de ingang van de schuilhaven. Er werd eerst gestopt om de lichter vrije doorgang te verlenen maar gezien de lichter niet bewoog werd gepoogd langszij voorbij te varen. De schipper berekende evenwel verkeerd zijn manoeuver en de Z.518 kwam met zijn voorsteven terecht in de bakboordzijde van delichter ter hoogte van het stuurhuis. — B.

SCHADE AAN ENGELS VAARTUIG DOOR O.132

In de vissershaven van Grimsby kwam het tot een aanvaring tussen de O.132 van reder Bacquaert M. en een Engels vaartuig. Hierdoor liep het engelse vissersvaartuig schade op. — B.

SCHADE Z.528

De Z.528, van rederes Wwe Vandierendonck heeft af te rekenen gehad met schade aan de winch, terwijl er eveneens een kleine lekkage werd vastgesteld. De nodige herstellingswerken zullen uitgevoerd worden. — B.

REDERS, LEEST

UW VAKBLAD !

SCHADE AAN N.762 DOOR O.236

De schipper van de N.762 was werkzaam in de machinekamer toen hij plots een schok gewaar werd. Hij begaf zich aan dek en bemerkte de O.236 van H. Laplasse, die aan het manoeuvreren was om de kaai te verlaten. De O.236 haperde met zijn achtergalg aan de bezaanboom van de N.762, van reder Vercoutter R. en M. zodat deze brak. — B.

OPSLEPING Z.93 DOOR Z.199

Toen de Z.199 « Pax » van reder Cattoor Alberic, de vissershaven van Zeebrugge verliet om de visserij te bedrijven troffen zij de Z.93 aan die om sleephulp verzocht. De Z.199 die pas de haven verlaten had aanvaardde de opsleping en bracht de defekte Z.93 veilig binnen. — B.

FELLE UITGAANDE TIJ

De aandacht van de schippers wiens vaartuigen in de Nieuwpoortse vissershaven gemeerd liggen, wordt gevestigd op de felle uitgaande tij die zich in de haven voordoet voortkomende van de openstaande sluisdeuren. Deze toestand is het gevolg van de aanhoudende regens die op vele plaatsen overstromingen teweeg brengen en die aldus noodzaken het overtollig water langs de sluisdeuren te lozen. Bijgevolg doen de schippers goed hun meertouwen te verdubbelen of goed na te zien om gebeurlijke ongevallen te voorkomen.

Het ware zelfs aan te raden een kabel aan land te hebben. — N.

Voor hen die de haven van Boulogne aandoen

De heer Consul van Belgie te Rijsel, berichtte aan het Departement van Buitenlandse Zaken wat volgt met betrekking tot de verlichting van de havengeul van Boulogne :

« Ik heb de eer mede te delen dat » de elektrische installaties welke » moeten instaan voor de verlichting van de havengeul van Boulogne, zowel wat betreft de Z.W » Pier als de N.O. Pier nu volledig » herstéld zijn.

» De verlichting van de vaargeul » zal dus voortaan verzekerd worden voor de vaartuigen die hiervoor navraag doen igevolge de » voorwaarden welke aangehaald in » het rondschrijven van 12 maart » 1960.

Deze mededeling geldt voor alle kapiteins en schippers van Belgische vaartuigen die de haven van Boulogne zouden aandoen. — B.

Toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart

Data der examens

In uitvoering van artikel 40 van het kon. besluit van 21 mei 1958, worden de data van de eksamens tot verwerving van de brevetten en diploma's in de koopbaardij en de zeevisserij vastgesteld als volgt :

HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

Op 11 januari 1961 :

a) eksamen van kapitein ter lange omvaart ;
b) eksamen van eerste luitenant ter lange omvaart.

ZEEVAARTSCHOOL OOSTENDE

Op 9 januari 1961 :

eksamen van matroos-motorist ter visserij (— 180 pk).

Op 23 januari 1961 :

a) eksamen van motorist ter visserij (— 400 pk).
b) eksamen van werktuigkundige ter diepzeevisserij.

Op 6 februari 1961 :

a) eksamen van aspirant-schipper ter visserij ;
b) eksamen voor schipper ter kustvisserij ;
c) eksamen van schipper ter visserij 2de klasse ;
d) eksamen van schipper ter visserij 1ste klasse.

Programma voor de maand december van de propaganda voor visverbruik Afdeling Gent

4 december. — Belgische Socialistische Arrondissementsfederatie — Wijkklub Gent — theorie en praktijk over vis en oesters.

8 december. — Meisjesschool, in de Meeuwenstraat te Gent. Praktische lessen over de konserven Globus.

11 december. — VTB — fotoklub Gent — Theorie en praktijk over oesters en konserven Globus.

13 december. — Gemeenteschool St Amandsberg. Theorie en praktijk konserven Globus.

17 december. - Propaganda-avond VTB Gent.

20 december. — Gemeentelijke meisjesschool te St Amandsberg. Alle soorten vissen.

21 december. — Gemeentebestuur St Amandsberg. Publieke voordracht over de vis en bereiding van visschotels.

27 december. — VTB.- Propaganda avond te Gent.

31 december. — Gent. Voor de VAB-leden over alle soorten vis.

Benoeming bij de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij

Bij ministerieel besluit van 29 augustus -1960 wordt de heer De naet Roland-K.-G. met ingang van 1 augustus 1960, benoemd tot ontvanger van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij. Onze beste gelukwensen !

Terug naar de verkoop op één plaats in de vismijn van Oostende ?

Heden donderdag komt de vissershavenkommissie bijeen. Naar we vernemen staat er een bespreking op de dagorde betreffende de verkoop in de vismijn. Het schijnt dat men terug wil naar de verkoop op één plaats. Dus afschaffing van de verkoop op twee plaatsen zoals het tot nu toe het geval was. Niet dat deze verkoop algehele voldoening geeft, maar het is alleszins een stap vooruit in de goede richting. Terugkeren naar een oude methode betekent daarenboven altijd achteruitgang temeer dat de vloot nog aangegroeid is sedertdien met ettelijke IJslanders.

Men zou deze verkoop op twee plaatsen willen afschaffen omdat er geen personeel genoeg meer is om de dienst te verzekeren zoals het nu gebeurt. Er worden anders al genoeg besparingen gedaan in de Oostendse vismijn met het afschaffen van allerhande posten. Het is immers zo, dat de post van ontvanger afgeschaft werd alsook deze van onder-hallchef. Als men nu terug gaat verkopen zoals voor een paar jaar, namelijk IJslanders en andere schepen na elkaar in volgorde dat ze binnenkwamen, dan zal er opnieuw op verschillende dagen tot laat in de middag verkocht worden. Vooral nu de winter er is en er veel vis zal zijn, is het zeker niet het ogenblik om de verkoopwijze te veranderen en dan zeker niet in slechte zin. Ook voor de handelaars zou dit nadelig zijn aangezien deze er alle belang bij hebben zo vroeg mogelijk hun vis te kopen, opdat deze op tijd zou verwerkt zijn.

Er is dus blijkbaar niemand die voorstander is om de verkoop op twee plaatsen af te schaffen aangezien er niemand is die er voordeel kan bij doen. Misschien zou men de volgorde kunnen omkeren en om 7 u. beginnen met de andere schepen, en niet met de IJslanders; er wordt immers altijd langer verkocht aan de andere schepen zodat daar alleszins een half uur winst zou geboekt worden.

We vragen ons af hoe lastig het is voor het personeel. Of werkt men misschien nog te veel met drie halve dagen in een week te moeten werken.

DE PROVINCIE WEST-VLAANDEREN STEUNT ONZE VISSERIJ

EEN MILJOEN PER JAAR VOOR HET KWEKEN VAN SCHEEPSJONGENS

Vrijdag vergaderde de provinciale Kommissie voor de Zeevisserij onder voorzitterschap van dhr Gouverneur der provincie West-Vlaanderen om na te gaan op welke wijze de prov. toelage van één miljoen frank jaarlijks onder de visserij zou verdeeld worden.

Aan deze besprekingen namen tevens deel dhrn burgemeesters van De Panne en Heist, bestendig afgevaardigde Smissaert, prov. raadslid mw Desmedt, voor de visserij dhrn Hovart, Vandenberghe en Menu.

Het was dhr Geerolf welke het sekretariaat waarnam.

Het Ministerie van Landbouw werd vertegenwoordigd door dhr Karel Michielsen.

Naaat dhr Gouverneur het doel van de bijeenkomst had uiteengezet, gaf dhr Michielsen een overzicht van de wijze waarop de staat een toelage verleent aan reders en scheepsjongens.

Daaruit blijkt dat er in 1958, 182 scheepsjongens 38.766 dagen gevaren hadden aan wie samen met hun reders, 2.907.450 F was verdeeld.

Voor 1959 waren 201 jongens bescheept, vaarden ze 42.822 dagen en ontvingen ze in totaal 3.211.650 frank.

Voor de eerste acht maanden van 1960 beliep de tussenkomst op 190 scheepsjongens voor 27.985 vaartdagen, 2.098.875 F.

Deze toelagen worden opgemaakt aan de hand van de monsterrollen opgesteld op het waterschoutsambt nopens het aantal zeedagen van elke scheepsjongen en per reder.

Na goedkeuring van het ministerie van Landbouw krijgt de postmeester de lijst van de sommen die op het spaarboekje van de scheepsjongens worden geplaatst. De premie voor de reder die 25 F per gevaren dag en per scheepsjongen is, wordt hem per check uitbetaald.

Na een grondige bespreking van de toestand en op welke wijze de provinciale toelage elk jaar aan de visserij zou hoeven betaald, werd tenslotte op voorstel van de vertegenwoordigers van de viserij aanvaard, dat het noodzakelijk is in de visserij personeel aan te leren en dus alles moet in het werk gesteld worden om leerjongens aan te monsteren.

Tenslotte werd aanvaard dat voortaan de leerjongens tot aan 18 jaar en zelfs wanneer ze als dan een verhoogde vergoeding per zeedag zullen ontvangen.

Aldus zou voor de jongens tot aan 18 jaar voortaan de dagelijkse premie 65 F bedragen en deze voor de reder 35 F.

Deze premie-uitkering zal vergezeld gaan van een jaarlijkse plechtigheid op het stadhuis van Oostende, Nieuwpoort en Heist.

Wij kunnen de provinciale kommisie slechts gelukwensen voor de praktische wijze waarop getracht wordt met de weinige middelen waarover men beschikt om de visserij te steunen.

Het eerste doel op stedelijk en provinciaal gebied moet zijn : bekwamen werkkrachten vormen voor de zee.

Aan de reders die aldus geholpen worden ook hun steentje bij te brengen om die opleiding te helpen verzekeren.

Voor alle nuttige inlichtingen wende men zich tot het sekretariaat van de rederscentrale.

Hoogwaterboekjes 1961 zijn verschenen

De Hoogwaterboekjes 1961 met de getijtafels van hoog- en laagwater te Oostende en de Kust, zijn verschenen, en zijn verkrijgbaar in alle dagbladwinkels en bij de dagbladverkopers ; alsmede bij de uitgevers « Het Nieuwsblad van de Kust », St Jorisstraat 18, Oostende, en in « Noordzeeboekhandel » Vindictivelaan 22, Oostende. De prijs is vastgesteld op 8 F per stuk. Men kan het boekje ook verkrijgen door storting van het bedrag op P.C.R. 41.89.97 van « Het Nieuwsblad van de Kust » te Oostende.

GROOTSTE SCHIP VAN DE DUITSE TRAWLERVLOOT « HESSEN »

Met een bruto-tonnage van 1.222 ton is deze nieuwe hekvanger het grootste vaartuig van de West-Duitse diepzeevloot.

De kapaciteit bedraagt 6.750 bennen verse vis en 53 ton diepgevroren vis. De uitrusting is ultra modern.

De snelheid bedraagt 16 knopen. De motor is een Deutz-Diesel 2.300. pk.

Samen met de «Hessen» varen de 14 trawlers onder de Cuxhavense vlag met een gezamenlijke bruto-tonnage van 9.000 brt.

PAKETBOTEN OOSTENDE - DOVER

UURTABEL
voor de week van 4-12-1960
tot 10-12-1960
PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10u00 (1) en te 14u45 (2).

Afvaarten uit Dlover : alle dagen te 11u10 (3) en te 16u10 (1).

(1) neemt ook auto's op.
(2) vervoert insgelijks auto's op maandag, woensdag, donderdag en zaterdag.
(3) vervoert insgelijks auto's op zondag, diensdag, donderdag en vrijdag.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende : zondag, dinsdag en vrijdag te 13u30.

Afvaarten uit Dover : maandag, woensdag en zaterdag te 11u15.

Hulde aan bloedgevers

Mw Raphael Huysseune van Zeebrugge gaf 160 maal bloed



Zaterdagnamiddag werd in de Albertzaal van het Paleis der Kongressen te Brussel een nationale hulde gebracht aan een 500-tal vrijwilligers die meer dan 25 maal bloed schonken aan het Rode Kruis van België.

Deze plechtigheid werd voorgezeten door Prins Albert, verschillende ministers, volksvertegenwoordigers en senatoren. Door Prins Albert en minister Meyers werden redevoeringen gehouden en tot slot werd onder de ogen van een zeer talrijk publiek overgegaan tot de uitreiking van eretekens aan de meest verdienstelijke bloedgevers.

Het deed ons en gans de kust genoegen te mogen vaststellen dat onder al deze mensen mevrouw Raphael Huysseune, reder en vishandelaarster te Zeebrugge door Prins Albert vereremerkt werd om meer dan 160 maal bloed te hebben afgestaan, met het gouden kenteken.

Zij was gevolgd door twee heren van Luik met 120 maal.

Wij kunnen mevrouw Huysseune slechts geluk wensen voor haar edele daad en zijn overtuigd dat gans de kust met ons fier is, dat deze eer te beurt valt aan iemand uit de visserij en vishandelsmiddens.

BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ - ALMANAK 1961

Volgende week verschijnt de Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1961. Dit voor alle vissersvaartuigen onmisbaar werk is te verkrijgen in de burelen van «Het Nieuwsblad van de Kust», St Jorisstraat 18, Oostende, of door storting van 200 F + 10 F verzendingskosten, op postchecknummer 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust, Oostende, of «Het Visserijblad», Oostende (zelfde nummmer).

Fluitsignalen in de vismijn te Oostende

Men schrijft ons :

Het wil maar niet vlotten met de orde tijdens de verkoop in de vismijn. Wanneer men voortdurend de fluitsignalen van de Hallchef-Kommissaris hoort, zou men beginnen denken, dat men zich op een voetbalveld bevindt i.p.v. op een visverkoop.- Weinige scheidsrechters maken zoveel gebruik van hun fluitje op een voetbalmatch dan de Hallchef-Kommissaris tijdens de visverkoop.

Waarom de Vismijndirektie dit toelaat begrijpt niemand. De direkteur heeft toch al genoeg de verkoop van dichtbij gevolgd om te weten dat deze zotte fluitsignalen tot niets dienen. In tegendeel ze storen de verkoop nog meer, want de reakties van het publiek blijven nooit achterwege, en als ze het fuiltje horen beginnen ze te roepen : «goal - hands - corner - penalty, enz.» kortom al de voetbaltermen welke men op een match te horen krijgt.

De Hallchef-Kommissaris denkt misschien dat hij door dit fluiten zich interressant maakt, maar feitelijk verliest hij hierdoor veel van zijn prestige, en maakt men zich werkelijk belachelijk want men heeft hierdoor reeds menige lapnamen gegeven.

Het wordt dus groot tijd dat de Vismijndirektie die zotte kuren laat stoppen, want men heeft er al genoeg. Dat men afdoende middelen laat toepassen om de orde bij de verkoop te handhaven. Dat het kan gaan zonder dit gefluit, is reeds bewezen.

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
22-11	8	151	7.300	45,—	54,—	...-...
23-11	6	128	6.044	41,—	51,—	...-...
24-11	5	96	4.802	46,—	52,—	...-...
28-11	1	8	424	53,—	...-...	...-...
29-11	1	24	1.440	60,—	...-...	...-...
VISAANVOER TE OOSTENDE						
26-11	1	2.400	32.810			
28-11	16	341.700	3.482.935			
29-11	27	275.400	2.960.516			
30-11	27	129.700	1.407.954			
Tot.	71	749.200	7.884.215			
SPROTAANVOER TE OOSTENDE						
22-11	24	3.118	26.010	7,10	9,90	...-...
23-11	24	3.658	25.502	6,40	7,60	...-...
25-11	2	2.100	21.000	10,—	10,—	...-...
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
24-11	4	3.912	18.351			
128-11	8	12.520	164.257			
30-11	4	8.940	91.016			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
24-11	3	63	3.229	47,—	53,—	51,41
26-11	1	24	1.392	58,—	58,—	58,—
28-11	1	18	828	46,—	46,—	46,—
29-11	1	24	1.272	53,—	53,—	53,—
30-11	3	98	5.914	58,—	63,—	58,32
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
24-11	2	500	4.500			
25-11	6	3.180	26.122			
28-11	14	5.980	51.706			
29-11	10	4.396	38.317			
HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT						
24-11	3	1.528	6.010			
26-11	6	2.784	8.352			
28-11	10	.2894	15.400			
29-11	10	2.196	8.400			
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
29-11	1	137	6.302	46,—		
26-11	1	64	2.915	44,—	47,—	
VISAANVOER TE ZEEBRUGGE						
29-11	27	16.360	238.220			
28-11	17	25.000	459.890			
29-11	15	43.000	650.560			
30-11	17	60.000	850.290			

SPROTAANVOER

OOSTENDE

O.45-46	580	7,10	4.118
O.19-221	260	7,20	1.872
O.96-759	260	7,—	1.820
O.84-10	320	7,10	2.272
O.260-20	336	6,60	2.218
O.70-4	200	7,10	1.420
O.754-64	100	6,90	690
O.32-111	420	6,80	2.856
O.628-177	420	7,60	3.192
O.117-614	226	6,40	1.446
O.261-743	336	6,60	2.218
O.31-36	200	6,90	1.380
Woensdag 23 november			
O.91-234	2100	10,—	21.000
Vrijdag 25 november			
O.4-70	400	8,90	3.560
O.177-628	140	9,10	1.274
O.19-221	790	9,40	7.426
O.754-64	300	8,90	2.670
O.91-234	660	9,30	6.138
O.10-84	560	8,90	4.984
O.20-260	700	8,—	5.600
O.49-490	300	8,50	2.550
O.9-126	620	8,50	5.270
O.96-759	550	8,50	4.676
O.45-46	200	9,10	1.820
O.32-111	100	9,70	970
O.117-641	450	8,20	3.780
O.31-36	250	9,90	2.476
O.261-743	750	8,80	6.600

NIEUWPOORT

Maandag 28 november			
N.753-718	500	9,00	4.500
Donderdag 24 november			
N.726-706	——	8,35	
N.788-790	——	8,90	
N.753-718	——	7,65	
Vrijdag 25 november			
N.702-735	72	9,90	713
N.790-788	1580	8,10	12.798
N.753-718	838	8,55	7.165
Maandag 28 november			
N.706-726	1030	9,00	9.270
N.106-27	650	8,35	5.428
N.788-790	980	9,00	8.820
N.807-3	830	9,05	7.512
N.788?790	1026	8,85	9.080
N.706-726	1100	9,35	10.175
N.106-27	400	8.30	3.320
N.753-718	1250	8,65	10.813
N.807-3	620	7,95	4.929

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 26 november				
Z.445	—	——	——	12.510
Maandag 28 november				
Z.556	4	600	30	43.370
Z.785	2	100	10	10.530
Z.544	7	300	40	45.100
Z.460	14	2400	85	90.600
Z.554	11	1300	100	112.580
Z.450	—	——	——	730
Z.725	—	——	——	2.010
Z.501	—	——	——	1.430
Z.506	—	——	——	2.060
Z.518	—	——	——	3.910
Z.504	—	——	——	100.970
Z.270	—	——	——	23.110
Z.479	—	——	——	2.530
Z.538	—	——	——	1.240
Z.466	—	——	——	4.730
Z.555	—	——	——	2.480
Dinsdag 29 november				
Z.149	6	400	40	38.750
Z.449	10	1000	70	75.520
Z.523	11	800	60	59.360
Z.432	5	540	40	42.110
Z.548	6	600	40	41.230
Z.408	6	250	25	27.240
Z.526	9	900	70	73.670
Z.560	4	250	25	41.360
Z.186	11	800	55	63.810
Z.454	3	100	25	20.200
Z.733	9	800	50	63.030
Z.557	11	300	130	78.910
Z.508	2	50	10	9.610
Z.553	2	100	10	14.520
Z.538	—	——	——	1.240
Woensdag 30 november				
Z.251	2	50	10	8.840
Z.545	10	1500	110	111.150
Z.463	11	2000	80	91.070
Z.407	9	600	65	71.170
Z.472	10	800	70	65.310
Z.428	10	450	180	88.850
Z.471	10	700	50	64.640
Z.468	10	900	80	66.500
Z.477	3	50	10	11.450
Z.495	10	900	80	72.830
Z.476	10	700	50	60.650
Z.515	4	150	20	15.820
Z.517	4	100	15	24.740
Z.240	4	100	30	20.690
Z.541	4	300	25	27.620
Z.430	4	300	40	40.570
Z.467	—	——	——	5.720
Donderdag 1 december				
Z.499	3	180	15	17.190
Z.68	3	120	12	13.850
Z.24	5	500	40	40.160
Z.30	3	130	12	15.970

VERWACHTINGEN

Maandag 5 december

IJsland : O.224 O.316 O.298 O.324 O.228
West : Z.201
Witte Bank : Z.412 Z.546
Kanaal : O.266
Noordzee : Z.212

Dinsdag 6 december

IJsland : O.285
West : O.346 O.184 N.762
Witte Bank : Z.531 Z.443

Dinsdag of woensdag
IJsland : O.86

Woensdag 7 december

IJsland : O.331
Witte Bank : Z.516 O.140 O.218 Z.452 Z.444 Z.549
Noordzee : O.329 Z.459
Kanaal : O.174 O.155
West : N.763 O.196 O.327

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	28-11-1960	29-11-1960	
Grote schelvis	12,60-22,—	9,—18,80	.....
Middelmatige schelvis	9,80-14,60	7,50-11,80	.....
Kleine schelvis	4,— 9,40	4,— 6,80	.....
Kabeljauw	9,80-16,60	9,40-15,40	.....
Gullen	9,60-11,20	8,20- 9,—	.....
Wijting	5,— 8,20	5,— 7,80	.....
Schaat	13,—15,20	13,40-17,—	.....
Zeebaars	7,40-10,60	7,40- 9,60	.....
Leng	6,60- 9,40	7,20- 9,60	.....
Schartong	4,60- 7,—	5,40- 6,50	.....
Heilbot	21,—38,—	22,—36,60	.....
Koolvis	7,— 8,80	7,40- 8,60	.....
Hondstong	4,20-11,50	5,40-11,20	.....
Zeewolf	.....	10,50	.....
Platen	.....	.....	.....

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	24-11	28-11	30-11
Grote tong — Grosse sole	40-42	49-50	42
Bloktong — Sole moyenne	46-48	51	52
Fruittong — Sole 3/4	47	48	53
Schone kleine tong — Petite sole	42	48	51
Kleine tong — Toute petite sole	34	37	36-40
Grote tarbot — Turbot gros	48	50	...-...
Middelm tarbot — Turbot moyen	48	45	45
Varia — Divers	30	35	37
Griet — Barbue	26	30	30
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	...-...
Grote pladijs — Grosse plie	16	18	16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	19	19	18
Kleine pladijs — Petite plie	12	12	11-13
Deelvis — Portion	...-...	...-...	...-...
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	23	24
Gul — Petit cabillaud	20- 9	18- 7	20- 8
Keilrog — Raie radiée	...-...	20	...-...
Rog — Raie	10	15	16
Tilten	9	12	14
Scherpstaarten	10-6	10-8	12-8
Halve man	——	——	——
Grote wijting — Gros merlan	10	10	9-10
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	6	4
Bot — Flet	——	——	——
Schar — Limande	18-11	17-11	16-12
Zeehaai — Aiguillat	——	7	——
Zeehond — Chien de mer	——	7	8-9
Robaard — Grondin rouge	10	12-8	...-...
Knorhaan — Grondin	7	8	10

ZEEBRUGGE

28-11	29-11	30-11
50-52	48-50	48-50
50-52	43-46	42-46
46-53	43-46	43-47
42-52	42-45	42-46
37-43	35-37	36-42
49-52	49-50	46-51
40-43	36-42	38-45
23-27	26-29	27-32
23-27	26-29	27-32
——	——	——
15-17	13-16	13-17
13-16	12-15	13-16
17-21	16-20	17-21
14-18	14-16	13-16
21-23	23-25	21-25
7-16	7-17	7-16
——	15-17	——
13-14	12-13	12-13
10-12	9-10	7-10
10-12	7-10	7-10
7-9	6-8	5-7
7-11	5-10	3-9
——	——	——
5-7	——	——
——	10-12	——
——	7-8	7-8
——	7-8	6-7
12-14	12-14	15-16
——	——	——

NOORD-WEST-EUROPESE VISSERIJ IN 1958

Op basis van het procentueel aandeel in de voortbrengst, plaatst Noorwegen zich aan het hoofd, alhoewel er wel een daling is, in vergelijking met laatste vooroorlogse en eerste naoorlogsjaren. In 1958 bedroeg het percentage inderdaad 18,2 % tegenover 28,2 % in 1938.

USSR komt op de 2de plaats met 13,1 %. Vervolgens West-Duitsland met 9,4 % en Spanje met 9 %. Op de 5de plaats komt Engeland welke in vergelijking met 1938 (18,5 %) een ernstige vermindering kende, nl. 8,7 %. Denemarken had eveneens een groot aandeel nl 7,8 %. Verder komt IJsland met 7,1 %.

In absolute cijfers uitgedrukt werden volgende hoeveelheden aangevoerd :

Noorwegen	1.326.745 T.
USSR	958.949 T.
Bondsrepubliek	684.299 T.
Spanje	654.552 T.
Engeland	635.057 T.
Denemarken	569.115 T.
IJsland	518.408 T.
Frankrijk	392.086 T.
Portugal	381.138 T.
Schotland	324.868 T.
Zweden	234.281 T.
Nederland	211.356 T.
Polen	127.814 T.
Faroereilanden	102.817 T.
Belgie	61.659 T.
Finland	43.000 T.
Groenland	32.475 T.
Ierland	27.989 T.
Noord-Ierland	10.220 T.
Totalen :	**7.296.818 O.**

Op basis van de beviste gronden heben wij volgende volgorde :

Noordzee	1.586.000 T.
Noorse Zee	1.272.000 T.
IJsland	949.000 T.
Barendzee	559.000 T.
Portugese Kust	390.000 T.
Oostzee	382.000 T.
Golf van Biskaye	358.000 T.
Kattegat	313.000 T.
Spitzbergen	267.000 T.

De opbrengsten per vissoort zijn de volgende :

Haring	2.297.814 T.
Kabeljauw	1.968.087 T.
Schelvis	312.568 T.
Sardien	260.144 T.
Koolvis	243.894 T.
Rode Zeebaars	226.429 T.
Horsmakreel	143.708 T.
Makreel	136.689 T.
Wijting	136.069 T.
Heek	128.162 T.
Schol	108.016 T.
Sprot	69.932 T.
Tonijn	68.955 T.
Roggen	59.091 T.
Haai	51.474 T.
Leng	47.192 T.
Zeewolf	43.783 T.
Lom	33.668 T.
Heilbot	22.731 T.
Tong	22.100 T.

Haring :
- 52,2 % in Denemarken
- 71,4 % in Finland
- 39,7 % in West-Duitsland
- 59,2 % in Nederland
- 45,2 % in Ierland
- 45,8 % in Noorwegen
- 55,9 % in Polen
- 50,6 % in Zweden
- 51,7 % in USSR
- 25,6 % in Schotland

Kabeljauw :
- 23,4 % in Belgie
- 56,2 % in Engeland
- 70 % in Faroereilanden
- 18,9 % in Frankrijk
- 82,2 % in Groenland
- 58,1 % in IJsland
- 29,6 % in Portugal

Sardien :
- 34,5 % in Portugal
- 15 % in Spanje

Schelvis :
- 28 % in Schotland

Heek :
- 40,6 % in Noord-Ierland

De haring werd voornamelijk aangevoerd van :

Noorzee :	804.643 T. of 35 %
Noorse Zee :	775.658 T. of 33,8 %
Kattegat :	173.246 T. of 7,5 %
Oostzee :	164.462 T. of 7,2 %
IJsland :	151.199 T. of 6,6 %

De haring werd voornamelijk aangevoerd door :

Noorwegen :	607.587 T. of 26,4 %
USSR :	496.160 T. of 21,6 %
Denemarken :	297.054 T. of 12,9 %
W.-Duitsland :	259.530 T. of 11,3 %
Nederland :	125.122 T. of 5,4 %
Zweden :	118.410 T. of 5,2 %
IJsland :	107.484 T. of 4,7 %

De kabeljauw werd voornamelijk aangevoerd van :

IJsland :	510.514 T. of 25,9 %
Barendzee :	317.431 T. of 16,1 %
Noorse Zee :	275.040 T. of 14 %
Spitzbergen :	198.733 T. of 14 %

De kabeljauw wordt voornamelijk aangevoerd door :

Engeland :	408.291 T. of 20,7 %
Noorwegen :	360.164 T. of 18,3 %
USSR :	313.395 T. of 15,8 %
IJsland :	300.990 T. of 15,3 %

De schelvis wordt voornamelijk aangevoerd van :

Noordzee :	96.191 T. of 30,8 %
IJsland :	70.152 T. of 22,4 %
Barendszee :	42.281 T.
Noorse Zee :	39.091 T.

Engeland neemt de erste plaats in voor wat de aanvoer van schelvis betreft, nl. 52,9 % van de totale opbrengst.

De koolvis speelt in de Noorse en West-Duitse visserij een grote rol, respektievelijke aanvoer : 86.414 ton of 35,4 % en 66.963 ton of 27,5 %. Op de derde plaats Groot1Brittannië met 44.312 ton of 18,2 %. De koolvis komt voornamelijk uit de voorse zee (96.774 ton), de IJslandse wateren (53.178 ton) en de Noorse Zee (47.772 ton).

Voor wat de roodbaars betreft, komt West-Duitsland op de eerste plaats met 103.613 ton of 45,7 %. Rusland volgt op de 2de plaats met 61.886 ton of 27,3 %, gevolgd door IJsland met 39.970 ton of 17,70 %. De IJslandse wateren komen voor aanvor wat de roodbaars betreft : 90.497 ton of 40 %. Verder Spitzbergen (48.946 ton of 21,6 %), Oost-Groenland (24.123 ton of 10,60 %), Barendszee (21.965 ton of 9,7 %), Naarse zee (19.011 ton of 8,4 %), West-Groenland met 17.205 ton of 7,6 %.

De heek is voor de visserij in Groot-Brittannië van groot belang. (59.677 ton of 43,9 %), evenals in Frankrijk (39.925 ton of 29,3 %). De voornaamste bron is de Noordzee (12.756 ton of 9,4 %).

17e CONGRES VAN DE ZEEVISSERIJ EN VISSERIJNIJVERHEID

Nadat Boulogne in 1958 de eer te beurt viel, greep dit jaar het Kongres van de Zeevisserij en Visserijnijverheid plaats te Lorient van 4 tot 9-11 ll. Dit kongres mag als volledig geslaagd beschouwd worden. Het aantal kongressisten overtrof inderdaad alle verwachtingen en de bsprekingen groeiden uit tot levendige diskuties in verband met de meest acute problemen.

Twee hoofdproblemen verdienden alle aandacht nl. het schip van de toekomst en de ontwikkeling van het invriezen van vis. Er werd de nadruk op gelegd dat Frankrijk een, relatief gezien, jonge vloot bezit, maar dat het toch een vloot blijft van het klassiek type. Het schip van de toekomst zal in dezelfde mate van het huidige type verschillen als een reaktievliegtuig zich onderscheid van een gewoon motorvliegtuig. Er het is het toekomstige schip dat alle aandacht verdient.

De werkzaamheden van het kongres zijn onder te verdelen in 3 groepen nl. een eerste die de opbrengst behandelde, een tweede die de verdeding onder de lens nam en een derde welke de verwerking nader besprak.

I. — VOORTBRENGST

De aandacht werd besteed aan de mogelijkheden in verband met het in de vaart brengen van fabriekschepen. Er is immers het probleem van het immer dalend rendement der visgronden. Eén van de gevolgen daarvan is dat verder afgelegen visgronden dienen bezocht. Vandaar het invriezen van de vangsten, of gedeelten daarvan aan boord van schepen.

Over het algemeen genomen werden de meeste faktoren gunstig bevonden. Grootste problemen bestaan echter in de kostprijs en de struktuele wijzigingen in de ekonomie.

De vangsten van sardien, tonijn en makreel vertegenwoordigen in Frankrijk ongeveer 24 t.h. zowel wat de hoeveelheid als de waarde betreft.

De evolutie van de techniek inzake materieel en methode van deze vangsten werd eveneens nader besproken.

Deze seizoensoorten verplaatsen zich. Hier is dus aangepast materieel en doelmatige methode vereist. De visserijtechniek is bovendien snel ontwikkeld.

Uit de evolutie van de techniek is een aanzienlijke verbetering van het rendement voortgevloeid. De aanvoer van sardien schijnt echter het plafond bereikt te hebben.

Tenslotte werd in deze groep de kwestie aangeraakt van de verminderde aanvoeren. In dit verband werd de reeds meermaals te berden gebrachte oplossing besproken nl. afwisselend sluiten van bepaalde visserijzones.

II. — VERDELING

Tussen 1957 en 1959 zijn de verkoopprijzen van de vis in de mijnen met 5,6 t.h. gestegen, terwijl de groothandelsprijzen met 20 t.h. stegen. Voor de verse vis laat de verhandeling 50 t.h. bruto winstmarge voor de groothandel en 80 t.h. voor de kleinhandel. Voor de bevroren vis bedragen deze respektievelijk 25 t.h. en 25 à 30 t.h.

Deze percentages worden te gering genoemd en als nadelig bestempeld van de werkelijke kommercialisatie van ingevroren vis.

Er werd echter anderzijds gewezen op het feit dat, teneinde de uitbatingskosten van een gemiddelde viswinkel te dekken, men gemiddeld 15 kg vis per week moet kunnen verkopen. Men neemt echter te mogen veronderstellen dat dit gewicht rond de 40 kg schommelt voor de goed beheerde winkels. Het verkopen van ingevrozen vis is dus mogelijk en biedt anderzijds veel voordelen.

In deze groep werd de export van de visserijprodukten besproken. Voor een totale wereldproduktie van 30.600.000 T. in 1957 werd 2.800.000 T. op de buitenlandse markten verhandeld. De landen welke het meest importeerden waren : U.S.A., Engeland, West-Duitsland, Italië en Frankrijk. Frankrijk importeerde in 1957 : 32.000 T. verse vis ; 26.000 T. schaaldieren en 26.000 T. konserven.

De ontwikkeling van de Franse uitvoer kan enkel berusten op een verbeterde eksploitatie, lagere kostprijzen en de kwaliteit van het produkt.

De Franse kostprijzen zijn inderdaad veel hoger dan deze van de meeste andere landen, en voornamelijk in vergelijking met België, Nederland en Noorwegen.

De algemene voorwaarden en perspektieven ter bevordering van de Franse export werden druk besproken.

In deze werkgroep kwam op de derde plaats het verbruik van vis ter sprake. Op basis van de gemaakte statistieken kan men besluiten dat het jaarlijks verbruik per inwoner 65 kg bedraagt, wat Frankrijk op de elfde plaats brengt tussen de Europese landen.

In deze gebieden waar de bevoorrading gemakkelijk kan geschieden, wordt vanzelfsprekend het meest vis verbruikt.

In verband met de ontwikkeling van het verbruik werd verwezen naar het rapport opgesteld door de werkgroep in het kader van de O.E.E.S. In dit verslag wordt gewag gemaakt van het feit dat geen ernstige toename in het visverbruik kan verwacht worden in de loop van de eerstvolgende jaren. Wel zal er een verschuiving plaats hebben naar de duurdere soorten. Er zal dus een verhoging van waarde uit voortvloeien, zonder toename van het verbruikte gewicht.

Voor Frankrijk meent men dat de bevordering van het verbruik dient gezocht in :
- regelmatige bevoorrading van de afgelegen gebieden ;
- voorstelling van kwaliteitsprodukten ;
- betrachting van konkurerende prijzen ;
- uitgebreide propaganda.

III. — VERWERKING

In dit verband werd het fileteren van vis en het invriezen van vis besproken. In verband met het fileteren werd het handwerk t.o.v. het mekanisch fileteren nader onderzocht.

In verband met het invriezen werd gewezen op een eerder stagnerende toestand wat de kapaciteit betreft. De toekomstperspektieven in dit verband werden nader toegelicht.

PROPAGANDA-VERENIGING voor VISVERBRUIK

Verslag van de propagandalessen gedurende de maand oktober 1960.

Door de lesgeefster van de propagandakommissie werden in verband hiermede hierna volgende instellingen gedaan.

4 okt. - 10 u. - Rondreizende school, G. Gezellestraat 2, Zomergem.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : redelijk veel.
Aantal deelneemsters : 19.

UITSLAG

Ekonomisch : geen viswinkel, soms leurder.
Pedagogisch : enkele vragen nopens de aankoop en voedende waarde.

5 okt. 10 u. - Beroepsschool, Ringstraat, 2, Hamme. C.3.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 56.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : druk gesprek met leraressen in verband met de toegepaste bereidingen.

6 okt. - 10 u. - Rondreizende school, Beerstraat 58, Diksmuide.

Manier van bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 18.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : enkele meisjes schenen zeer weinig vertrouwd te zijn met visbereidingen, enkele nuttige vragen.

7 okt. - 10 u. - Rondreizende school, Ringstraat 2, Hamme. 4de graad.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : redelijk
Aantal deelneemsters : 34.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels, op vrijdag tamelijk veel keus.
Pedagogisch : geen reaktie, zeer jonge meisjes.

11 oktober - 10 u. Rondreizende school, St Martinusplein, Retie.

Manier van bereiken : :trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 21.

UITSLAG

Ekonomisch : verse vis te verkrijgen op het einde van de week.

12 okt. - 9.30 u. - Technische school, voor Juffrouwen, De Bomstraat, 49, Antwerpen C5. 1A6

Manier van bereiken : trein en tram.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 38.

UITSLAG

Ekonomisch : veel goed verzorgde viswinkesl.
Pedagogisch : wel te overtuigen, en enkele schijnen wel vertrouwd te zijn met visbereidingen.

13 okt. - 10 u. - Familiezorg, W.VI, Biskajerplaats 3, Brugge.

Manier van bereiken : trein en autobus.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 23.

UITSLAG

Ekonomisch : goed verzorgde viswinkels.
Pedagogisch : praktische vragen.

14 okt. - 13 u. - St Niklaas Instituut, Deerlijpstraat, 34, Zwevergem. C1.

Manier van bereiken : trein en bus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangsttelling : zeer veel.
Aantal deelneemsters : 68.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : besprekingen der bereidingen en voedende waarde.

18 okt. - L.O.F.C. Fooyer St Servais à Strambruges.

Manier van bereiken : trein en bus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelneemsters : 48

UITSLAG

Ekonomisch : geen viswinkels, leurder op woensdag.
Pedagogisch : veel praktische vragen bespreking bereidingen en bestellen van vispaketten.

19 okt. - 10 u. - Beroepsschool, Kapelstraat 17, Broeckem. C3.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : zeer veel.
Aantal deelneemsters : 26.

UITSLAG

Ekonomisch : leurder.
Pedagogisch : De Zusters leraressen waren vooral zeer tevreden en drukten de wens uit meermalen van deze voorwerklessen te mogen genieten.

20 okt. 10 - Familiezorg, Zwarte-Zustersstraat 18, Gent.

Manier van bereiken : trein en tram.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 27.

UITSLAG

Ekonomisch : winkels, keuze.
Pedagogisch : praktische vragen, gesprek over voedende waarde.

21 okt. - 10 u. - Instituut Marie Mediatrix, Pieter van Hobokenstr. 9, Antwerpen.

Manier ven bereiken : trein.
Inrichting van het lokaal : redelijk.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 42.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : vele meisjes niet vertrouwd met vis of visbereidingen, wel te overtuigen.

25 okt. - 10 u. - Technische school, Grote baan 27, Zwijndrecht.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : zeer goed.
Aantal deelneemsters : 36.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : :enkele nuttige vragen

26 okt. 10 u. - Vakschool, St Paulusplaats 19, Antwerpen.

Manier van bereiken : trein en tram.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : redelijk.
Aantal deelneemsters : 46.

UITSLAG

Ekonomisch : viswinkels.
Pedagogisch : volkskinderen, kennen en lusten gebakken vis, met andere bereidingen niet vertrouwd.

28 okt. - 14 u. - C.M.B.V. te Dentergem.

Manier van bereiken : trein en autobus.
Inrichting van het lokaal : goed.
Begrip en belangstelling : veel.
Aantal deelneemsters : 16.

UITSLAG

Ekonomisch : geen viswinkels, soms leurder.
Pedagogisch : interessante vragen nopens bereidingen, aankoop en voedende waarde.

DE VISSERIJ IN KANADA IN 1959-1960

Gedurende het jaar 1959-1960, dat aanving in mei 1959 en afgesloten werd in mei 1960, hebben de Kanadese vissers een totale aanvoer van 850.873 kubieke ton vis aan wal gebracht voor een waarde van 80,5 miljoen dollars. Vanuit de Atlantische Oceaan werden in totaal 606.532 ton aangevoerd voor een tegenwaarde van 65 miljoen dollar terwijl de overige produktie ter grootte van 244.341 ton vanuit de Pacific aangevoerd werd.
In deze produktie vertegenwoordigt de kabeljauw zowat 391.000 ton uit de Atlantische Oceaan, voor een waarde van 17,38 milioen dollar. De kabeljauw gevangen op de visgronden gelegen in de Pacific bereikte slechts 4.900 Ton.

De kabeljauw boekte evenwel niet de grootste opbrengsten. Deze kwam in de eerste plaats toe aan de zalm met een waarde van 19.851.000 dollar voor wat de aanvoeren uit de Atlantische Oceaan betreft en 1.400.000 dollar voor de zalm afkomstig uit de Pacific.

De totale aanvoer van zalm uit de visgronden der beide oceanen bedraagt 48.616 ton.

De kabeljauw aanvoeren worden ten andere omzeggens geëvenaard door de kreeftenproduktie, vermits met een aanvoer van 20.500 ton de opbrengst hiervan 17.140.000 dollar bedraagt. Voor wat het gewicht betreft wordt de tweede plaats evenwel ingenomen door de haring- en sardienenaanvoer met een totale produktie van 280.000 ton.

Te noteren valt dat alhoewel de totale aanvoer lichtjes deze van het vorig jaar overschrijdt (ongev. 3.456 ton) bleef de globale waarde toch nog 10 miljoen dollar onder het opbrengstcijfer van vorig jaar. Dit verschil werd in grote mate in de hand gewerkt door de aanvoeren vanuit de Pacific waarvan de vangsten uiterst zwak waren.

Hieraan hebben volgende feiten wel enigzins medegewerkt :

— de visserij werd gestoord en onderbroken door stakingen ;

— de zeer lage prijzen van de heilbot ;

— uiterst slechte weersomstandigheden welke de visserijvloot in de haven gekluisterd hield.
— geringe zalmvangsten in vergelijking met vorige jaren.

Ook de buitenlandse koncurrentie voor de vismeelindustrie, en dan vooral vanuit Peru, is hieraan niet vreemd. Dit verschijnsel heeft echter niet uitsluitend de Kanadese markten getroffen. Ook hier werd de zeer nadelige invloed van deze dumping merkbaar gevoeld.
Er valt ook nog te noteren dat de geldelijke verdienste van de vissers 17,5 miljoen dollar lager lag dan deze van vorig jaar.

Voor wat de konservenindustrie voor de zalm betreft, is uit de statistieken gebleken dat huidig seizoen het slechtste was dat Kanada gekend heeft sedert 1944.

Op het einde van april hadden de stocks van ingevroren vis ongeveer 18.500 ton inhoud, wat normaal kan genoemd worden. — B

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICOS

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

*

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

WAAROM ?

Ja, waarom veel geld betalen voor dure VLOTTERS ?

Koopt uw vlotters in plastiek bij

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

H. BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

Praktisch onverslijtbaar

Grote drijfkracht

UITERST GOEDKOOP : 73,— F

En... ook hier telt de ristourne !

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.
Beliard-Crighton & C°
2189V

Het invriezen van vis aan boord in Duitsland

De vermindering van de vangsten is niet een specifiek probleem voor onze visserij, maar stelt dezelfde problemen voor praktisch elk land dat de zeevisserij beoefent.

Het opsporen van andere, maar dan verder afgelegen visgronden, vloeit uit dit fenomeen voort. Buiten de verhoogde eksploitatiekosten die hieruit op hun beurt voortspruiten, is er de kwestie van de kwaliteit. Er wordt immers wel eens een dagje langer ip zee gebleven !

Teneinde hieraan een oplossing te brengen is in meerdere landen een evolutie naar het diepvriezen aan boord op touw, of werd deze evolutie reeds doorgevoerd.

Duitsland is in dit verband zeker niet ten achter gebleven, wat blijkt uit volgende gegevens :

Einde 1958 : 209 trawlers in vaart, waarvan 4 met koelinstallatie uitgerust met 290 ton kapaciteit dezer installa.

Einde 1959 : deze kapaciteit aan boord was toegenomen met 370 ton.
Einde 1960 : Een verviervoudigde kapaciteit is voorzien.

Einde 1961 : Een vertienvoudigde kapaciteit (nl. 35 trawlers met koelinstallatie uitgerust waarvan de kapaciteit voor één reis 4.000 ton zou bedragen).

Dit wil zeggen wanneer wij einde 1961 vergelijken met 1959 : een toename met 1.000 %. De inrichtingen te land namen omzeggens in de laatste tijd geen merkwaardige uitbreiding.

Nochtans wordt zulks in West-Duitsland een met de dag nijpender probleem. De kapaciteit van de bedrijven te land, samen met deze van de koelinstallaties aan boord van schpen, zou naar schatting, in West-Duitsland voor 1960 zeven maal de afzetmogelijkheden overschrijden. Voor einde 1961 zou dit zelfs 10 maal de afzetmogelijkheden overtreffen.

Wohin mit dem ganzen Tiefkühlfisch ?

Ziedaar de vraag die in 't Duitse vakblad A.F.Z. gesteld wordt en waaraan een interessante bijdrage gewijd werd.

Er mag vanzelfsprekend verondersteld worden dat het gebruik van diepgevroren vis op de binnenlandse markt zal toenemen. Of dit echter op een jaar of zelfs vijf jaar zal vertienvoudigen ? Dat is al te optimistisch zijn !

Spekuleren op de uitvoer is evenmin geraadzaam. Vanzelfsprekend zijn langs deze weg eveneens mogelijkheden voor een grotere afzet. Men dient echter rekening te houden met het feit dat de diepgevroren vis zich niet leent voor elke export. Bovendien is het zeer moeilijk een aandeel te verkrijgen op die buitenlandse markten waarvoor de diepgevroren vis wel in aanmerking komt. De minder ontwikkelde landen komen immers als afnemers van diepgevroren vis praktisch niet in aanmerking.

Daar stelt zich dus het probleem in West-Duitsland. Enerzijds de geweldige toename in kapaciteit voor het invriezen van vis en anderzijds de onmogelijkheid om de afzetmogelijkheden in gelijke tred te drijven. Er zijn daar dus grote risiko's aan verbonden.

Schrijver van bewust artikel stelt de vraag : of de reders in Duitsland dan zulks niet inzien en waarom men maar verder gaat met fabriekschepen te laten bouwen. Steller verschaft echter onmiddellijk het antwoord en zegt : de oorzaak ligt in Bonn.

Het is nu dat, wil men de vloot in West-Duitsland op een modern peil houden, er jaarlijks ongeveer 12 à 15 nieuwe schepen in de vaart moeten gebracht worden. De bouw van de fabriekschepen geniet van zulke grote staatssteun dat de keus van een reder automatisch naar de bouw van een fabriekschip gaat.

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

DE OMBOUW VAN VLIEGDEKSCHEPEN TOT FABRIEKSCHEPEN

Het plan van dhr Pratt op de goede weg

In een der vorige nummers hadden we het reeds over de twee afgedankte vliegdekschepen, de H.M.S. « Ocean » en de H.M.S. « Theseus » die volledig zouden worden omgebouwd tot fabriekschepen. Wij lezen er toen reeds op dat dit plan niet in de goede aarde viel en er heel weinig enthousiasme betoond werd voor een eventuël doorzetting der plannen. Alhoewel het systeem verre van vreemd is, toch schenen de Britten niet voldoende overtuigd van de rentabiliteit en produktiviteit van dergelijke visserijmethode en weerhielden zij zich van elke definitieve beslissing.

WAARIN BESTAAT NU IN FEITE HET ONTWERP VAN DE HEER PRATT ?

Een vloot die zou bestaan uit dertig tot vijfendertig eenheden die de diepzeeviserij beoefenen, zou elk jaar tussen 1 februari en 30 september samengebracht worden. Deze periode werd verkozen omdat dan de weersomstandigheden normaal het meest gunstig en de kansen op goede vangsten het grootst zijn. Elke eenheid zou zodoende gedurende 33 dagen op zee verblijven, zodat de visserij gedurende 20 volle dagen zou kunnen bedreven worden. Deze vaartuigen zouden in totaal, dus van februari tot einde september, een vijftal reizen kunnen maken met enkel 13 dagen van inproduktiviteit, om naar de visgronden te varen en terug te keren. De fabriekschepen zouden een positie kiezen welke omzeggens in het middelpunt van de operatiezone zou gelegen zijn, die een straal van 50 mijl zou innemen. Dit vaartuig zou instaan voor het opslaan van de vangsten en terzelfdertijd voor de bevoorrading van de vissersvaartuigen die deel uitmaken van de vloot. Anderzijds zou de bemanning van de vissersvaartuigen aldaar kunnen uitrusten en zich ontspannen. Een hospitalisatiedienst zou waargenomen worden door twee helicopters.

Dhr Prat had echter met een groot probleem af te rekenen : de overlading van de vangsten op zee. Zich steunend op het principe voor het vervoer van petroleum dat geschiedt in lange « worstvormige » kontainers vervaardigd uit nylon en versterkt met plastiek of rubber, dacht hij dat ditzelfde systeem ook voor zijn plan van toepassing zou kunnen zijn, wat ten andere na verschillende proefnemingen bevestigd werd. Elk vaartuig zou uitgerust zijn met een bepaald aantal kontainers met een lengte van 5 meter en 1 meter diameter. Deze kontainers zouden omzeggens een hoeveelheid van 1 ton vis vermengd met ijs kunnen inhouden. Zij zouden op het achterdek opgesteld zijn en gevuld worden naar gelang de noodwendigheden en het aan dek brengen der vangsten. Eenmaal dat alle kontainers zouden gevuld zijn worden zij met 'n speciaal systeem aan elkaar bevestigd, zodat zij in feite een ketting vormen. Vervolgens worden zij in zee geworpen, waarop ze gemakkelijk drijvend blijven door een kleine boei die aan elke kontainer bevestigd is.

Terwijl de vissersvaartuigen hun vangsten verder zetten, worden de kontainers ingezameld door twee speciaal hiervoor voorziene speedboten, die een snelheid van 14 knopen kunnen ontwikkelen en die een kleine 500 bruto-tonnage hebben. Het aan boord hijsen van de kontainers zou geschieden, en in grote mate vergemakkelijkt worden, door een ramp die zich vooraan het vaartuig bevindt en die van een rollend tapijt in nylon voorzien is.

Deze ramp zou terzelfdertijd dienen voor de overlading op de fabriekschepen die op haar beurt zou voorzien zijn van een ramp met rollend tapijt, maar in dit geval achteraan het vaartuig.

Dhr Pratt heeft aan de hand van berekening kunnen uitmaken dat elk vissersvaartuig in staat moet kunnen zijn, 12 ton per dag voort te brengen, zodat in een tijdspanne van 8 maanden een totaal kwantum van 60.000 ton zou kunnen gemaakt worden. Deze hoeveelheid verse vis zou eenmaal verwerkt tot filets zowat 27.000 ton kunnen produceren. Aan boord van de fabriekschepen zouden zich vriesopslagplaatsen bevinden die een totale inhoud van 700.000 stuks zouden kunnen bevatten bij een temperatuur van —20°.

Zo dhr Pratt reeds kan rekenen op de medewerking van de reders, die zich bereid verklaard hebben om hun schepen te lenen gedurende deze acht maanden van ononderbroken bedrijvigheid, dan rijst toch een ernstig protest op vanwege de syndikaten der vissers. Inderdaad, de reizen die door de vloot zouden ondernomen worden zouden minimum 50 t.h. langer duren dan deze welke de vissers thans doormaken. Om de vissers voor zijn standpunt te winnen heeft dhr Pratt verklaard, dat zij na iedere zeereis zouden kunnen genieten van 6 à 8 dagen rust, dit in vergelijking met de 60 uren rust welke ze thans genieten na een vierentwintig dagen lange zeereis. Er is meer, de opgedreven produktiviteit zou de vissers logicherwijze toelaten hogere lonen te verdienen.

De werken voor de omvorming van de H.M.S. « Ocean » werden geraamd op 2.500.000 pond, maar als men rekening houdt met de aankoop van de twee vaartuigen die moeten instaan voor de overlading der vangsten, de kontainers, de helicopters en de huur der vissersvaartuigen, dan bereikt men het bedrag van 6 miljoen pond of 840 miljoen frank. De heer Pratt hoopt evenwel op een vlugge medewerking van het gehele Britse visserijbedrijf en men is algemeen de mening toegedaan dat hij voor 90 t.h. aanspraak kan maken op een uiteindelijk lukken van zijn grootse onderneming. Hopen we het voor dhr Pratt, al is het spel uiterst gewaagd, tenware men finantiële steun ontvange.

VAN DE NEDERLANDSE VISSERIJGOLF

VISSERIJSNIPPERS

— **NIEUWE SEKRETARIS** — Het bestuur van het Visserijschap te Den Haag heeft benoemd tot sekretaris van het Visserijschap drs. M.C.P. Stapelkamp. Hij wordt de opvolger van drs. G. Hartsra, die benoemd is tot tweede sekretaris van de afdeling visserij van de OEES te Parijs. Dhr Stapelkamp is 35 jaar. Dinsdag heeft het Visserijschapbestuur inmiddels afscheid genomen van drs. Hartstra

— **WEER NAAR DIEPPE.** — Ook de kerk zal dit jaar weer present zijn in Dieppe, wanneer daar de Nederlandse haringloggers tijdens de weekeinden in het Kanaal-haringseizoen zullen verblijven. Hervormde en gereformeerde predikanten zullen samenwerken in Dieppe om de geestelijke verzorging van de vele opvarenden van de haringvloot op zich te nemen. Zowel uit Noordwijk, Katwijk, Scheveningen als Vlaardingen gaan predikanten naar Dieppe.

Centrum van alle aktiviteiten wordt weer het zaaltje van de Rue de la Barre. Ook dit jaar zal een St Nikolaasfeest worden georganiseerd voor de vissers.

— **ZEEWATERKOELING.** — De proeven met zeewaterkoeling van vis op visserijschepen zal eind van dit jaar in de praktijk worden toegepast op een Wieringer garnalenkotter. Nu de proeven aan de wal in het Instituut voor Visserij Onderzoek te IJmuiden naar wens zijn verlopen, kan men hiertoe overgaan. De eerste proeven worden met het bewaren van garnalen genomen. In samenwerking met het instituut is op een nieuwe kotter een zoutwaterkoelinstallatie ingebouwd.

— **VREEMD VERMOGEN.** — Gedurende de laatste jaren hebben de Nederlandse haringreders veel vreemd kapitaal moeten aantrekken, aldus blijkt uit een overzicht van de afdeling Viserij van het LEI, dat een onderzoek instelde naar de resultaten en de finantiële positie van zeventien haringrederijen in de jaren 1953 tot 1957. Tezamen exploiteerden deze rederijen twee derde deel van de Nederlandse haringvloot. Er werd 24 miljoen gulden geïnvesteerd in die jaren, waarvan 19 miljoen in de vloot. Iets meer dan 11 miljoen gulden vreemd vermogen moest hiertoe worden aangetrokken. Hiertoe werden hypothecaire leningen aangegaan.

— **NIEUWE AANWINST.** — De Scheveningse treilervloot is versterkt met een fraai schip, de voor rekening van de rederij A. v. d. Zwan gebouwde treiler SCH.3. Het schip geeft een geslaagde proefvaart gemaakt en is daarna door de bouwer, de Sleephellingmij «Scheveningen» aan de rederij Van der Zwan overgedragen. De SCH 3 is een zusterschip van de «Delft» IJM.37.

POLEN en GOEREE ZIJN HET EENS

Nettenkwestie opgelost

De vertegenwoordiger van de Poolse vissers in Nederland, de heer D. Joh. Krijger heeft deze week overeenstemming bereikt met de twee Goereese schippers, die voor het vinden van een drijfnet van een Poolse logger zesduizend gulden bergingsloon hadden geëist. De twee schippers krijgen een bedrag van vijfentwintighonderd gulden te verdelen.

De nettenkwestie, die de goede verstandhouding tussen de Nederlandse en Poolse vissers ernstig dreigde te verstoren, is daarmee opgelost. Op de Goereese schippers is grote druk uitgeoefend, ook door de Nederlandse haringvissers, om hun exhorbitante eis te laten vallen. De Goereese schippers zijn niet bij de drijfnetvisserij betrokken.

De netten van de Poolse logger « Delfin II » zijn van Scheveningen naar IJmuiden gebracht en zullen hier door dit schip worden afgehaald.

VISINVOER UIT DUITSLAND DOOR NEDERLAND STOPGEZET

In de nacht van 28 op 29 november te middernacht werd de invoer van vis uit Duitsland naar Nederland stopgezet tot 1 januari, aldus is officieel in Den Haag meegedeeld. Deze maatregel is genomen omdat het invoerkontingent dan is uitgeput. Dit besluit heeft bij de handel bevreemding gewekt, vooral gezien de enorme vlucht die de invoer van visfilet uit Duitsland heeft genomen.

KATWIJKER VERMIST

Sinds maandagavond wordt de 17-jarige Katwijkse visser Arie Van Rijn vermist. De jeugdige visser is niet aan boord van zijn treiler teruggekeerd. Men veronderstelt, dat de jonge visser maandagavond door de duisternis aan de haven is misleid, te water is geraakt en verdronken. De IJmuidense politie heeft in de haven gedregd, evenwel zonder resultaat.

Markten IJmuiden

De prijzen in IJmuiden voor grote tong blijven zich uitstekend handhaven met uitzondering van die voor de slips. Grote tong heeft de gehele week steeds 74,50 per kg genaald. De kleine slips koersen rond 71.20 en 71.40 per kg.

De Engelsen schijnen de laatste twee weken minder bereid te zijn hoge prijzen voor schol te betalen. Dat is goed te merken in de IJmuidense visafslag. Overigens is 7.60, voor een kist klein-middel schol heus niet zo slecht.

België betaalt nog steeds royale prijzen voor kabeljauw. Daaraan beleven de treilers, die er de laatste tijd nogal veelvuldig in slagen om een spok kabeljauw van 400 tot zelfs 1.100 stuks scheep te halen, veel plezier aan. Een doorslag voor de over het algemeen niet al te hoge besoming, die de schrale vangst aan rondvis oplevert.

Met de Kanaalharingvisserij is een begin gemaakt. De eerste drijfnetloggers zijn in Dieppe binnengelopen. De vangsten in het Kanaal zijn slecht. Ook de treilers boeken er nog weinig sukses.

De vriestreiler «Egmont» IJM.99 heeft zijn eerste reis afgesloten met een lading van 650 kisten verse haring en 4.200 plastikzakken met een inhoud van 20 kg diepgevroren haring of makreel.

Op deze eerste reis heeft het schip niet gevist. De haring en makreel werd in Dunmore, in Ierland gekocht. De reder wilde deze eerste reis uitsluitend de vriesinstalatie en de werkroute aan boord testen. De proeven zijn uitstekend geslaagd. Waarschijnlijk zal het schip op zijn tweede reis wel zelf vissen.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN.

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

Brief uit Yerseke

BRIEF UIT YERSEKE nr 820

WEL DE LUSTEN, NIET DE LASTEN ?

Zoals de lezers zich wellicht zullen herinneren schreven we verleden week dat in kwekers-kringen nogal wat onrust heerst, omdat niet zoals voorgaande jaren alles wat voorradig is aan mossels kan worden geleverd. Hiervoor zijn twee redenen. De eerste en voornaamste is de reusachtige voorraad aan mosselen in eigen land en de tweede, de beste kwaliteit der Deense en/of Duitse mossels. We schreven toen ook dat verschillende kwekers nog helemaal niet (konden) leverden en nog meer anderen slechts een beperkte hoeveelheid en dat enkel zij die extra B in voorraad hebben, verder konder leveren.

Maar nu vernamen we dat dit laatste ook niet meer opgaat, want onze zegsman (tot nu toe leverancier van extra B) moet stoppen met leveren om anderen, die door groei en/kwaliteits verbetering ook extra B te leveren hebben, hun achterstand in de levering te laten inlopen.

Naar men ons meedeelt is het percentage dat van de gewone B-soort werd geleverd ongeveer 60 t.h. van het totaal dat iedere kweker als leverings-kwantum is toegewezen. Zoals wellicht bekend, heeft iedere kweker een zeker percentage van hetgeen gemiddeld aan mosseen uit Nederland in totaal wordt verzonden. Nu is lang niet altijd ieder van de ruim 160 erkende kwekers in staat zijn aandeel (of percentage) te leveren. Tegenover zij die tekort komen staan anderen die meer kunnen leveren dan hun deel vereist. Dat het nog al eens de-lfden zijn die of te weinig of te veel hebben, vooral te veel, is een zekerheid. Men rekent er eenvoudig op meer te zullen mogen leveren.

Nu gaat dit niet ! Zij die altijd gewoon zijn amper hun portie te kunnen leveren, zijn het krap rond komen gewoon en mopperen nu minder dan zij die de voorgaande jaren het geluk mee hadden. Als er veel binnen komt, geeft men gemakkelijk uit en weinigen zijn er die hun uitgaven hebben afgesteld op het inkrinmpen der leveringen. Men noemt bedragen (om van te rillen) die ze zeggen NODIG te heben om rond te komen. We zijn er echter zeker van als de uitgaven eens werden beoordeeld door een bedrijfsekonoom, verschillende posten als **overbodig** zouden worden gekwalificeerd. Maar daar wordt niet over gepraat, hoogstens even aan gedacht. Wat men wel hoort: is « We heben mossels en " de Centrale " kan ook geen ijzer met handen breken ». Het is « de Centrale » die **zogezegd** de hoge prijs voor de mossels mogelijk maakte door de wilde konkurrentie te beteugelen. Maar daar tegenover staat dat bij een gelukkige kweek, met als gevolg een overschot aan mossels, er soms een deel van de voorraad moet worden overgehouden. Wil men zich die plicht niet laten opleggen, gooit dan « de Centrale » overboord en men handele dan zoals men zelf wil. Maar ook dan (wellicht nog meer !) zal het oude spreekwoord **« Zet de tering naar de nering »** nog meer in gedachte moeten gehouden en gebracht.

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

	27-11-1960	28-11-1960	29-11-1960	30-11-1960		
Tongen, grote — Sole, grosse	4,60- 4,20	4,50	4,50- 4,40	4,50	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	4,— 3,60	3,60- 3,70	3,70- 3,60	3,50- 3,70	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	3,10- 2,70	3,— 3,10	2,60- 2,50	2,60- 2,70	.....	.....
Voor-kleine — Petite	2,70- 2,40	2,50- 2,60	2,80- 2,70	2,50- 2,60	.....	.....
Kleine — Toute petite	1,40- 1,12	1,20- 1,30	1,50- 1,30	1,55- 1,60	.....	.....
Tarbot groot — Turbot, gros	4,— 3,10	7,85- 7,60	7,84- 7,70	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	**71,—50,—**	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	**60,—65,—**	**66,—60,—**	**55,—60,—**	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	**58,—62,—**	.....	**62,—77,—**	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	**52,—31,—**	.....	**67,—31,—**	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	**57,—27,—**	.....	.....	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	**58,—46,—**	**58,—62,—**	**55,—48,—**	**58,—51,—**	.....	.....
Middel — Moyen	**52,—44,—**	**52,—62,—**	**53,—49,—**	**54,—48,—**	.....	.....
Kleine — Petit	**55,—46,—**	**52,—31,—**	**56,—47,—**	**51,—41,—**	.....	.....
Heek grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	**24,—21,—**	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**12,— 8,50**	.....	**38,—23,—**	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**42,—60,—**	**52,—54,—**	**42,—48,—**	**44,—50,—**	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	**21,— 9,—**	**18,—25,—**	**21,—10,—**	**14,—18,—**	.....	.....
Wijting — Merlan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	**22,—16,—**	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	**25,—17,20**	**21,—31,—**	**30,—12,20**	**18,—30,—**	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat - - Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) – Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	**28,—29,—**	.....	**34,—29,—**	**28,—32,—**	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	**25,—16,—**	**15,—22,—**	**23,40-19,—**	**19,—23,—**	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	3,50- 2,70	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	**44,—48,—**	**56,—50,—**	**48,—52,—**	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis – St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

MINISTER MARIJNEN OVER VERNIEUWING VAN DE HOLLANDSE VISSERSVLOOT

De bouw van een speciaal vaartuig voor technische proefnemingen op dit gebied, stelt bijzondere eisen aan de programmering van die technische proeven. Het ligt in het voornemen een aantal proefnemingen te doen met inschakeling van de benodigde aperatuur op reeds in bedrijf zijnde nieuwe vissersschepen. Aan de hand van de hieruit verkregen gegeven kan dan worden nagegaan, in hoeverre de noodzakelijkheid van een speciaal te ontwerpen vaartuig aanwezig is. Met betrekking tot de technische vernieuwing van de zeevisserijvloot vestigt de minister de aandacht op de aktiviteiten van Nederlandse scheepsbouwers op het voor ons land nieuwe gebied van de « hektrawler ».

Aangezien belangrijke gegevens, die noodzakelijk zijn om een beslissing te kunnen nemen omtrent de aanleg van een proefbassin voor de oesterteelt in het Veerse Gat, thans ter beschikkink van de Regering staan, verwacht de minister dat het beraad over deze materie binnenkort zal kunnen worden afgesloten.

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★

BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★

LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

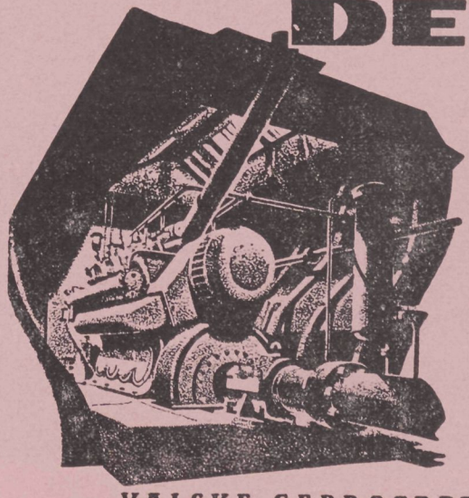
2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !

DEUTZ

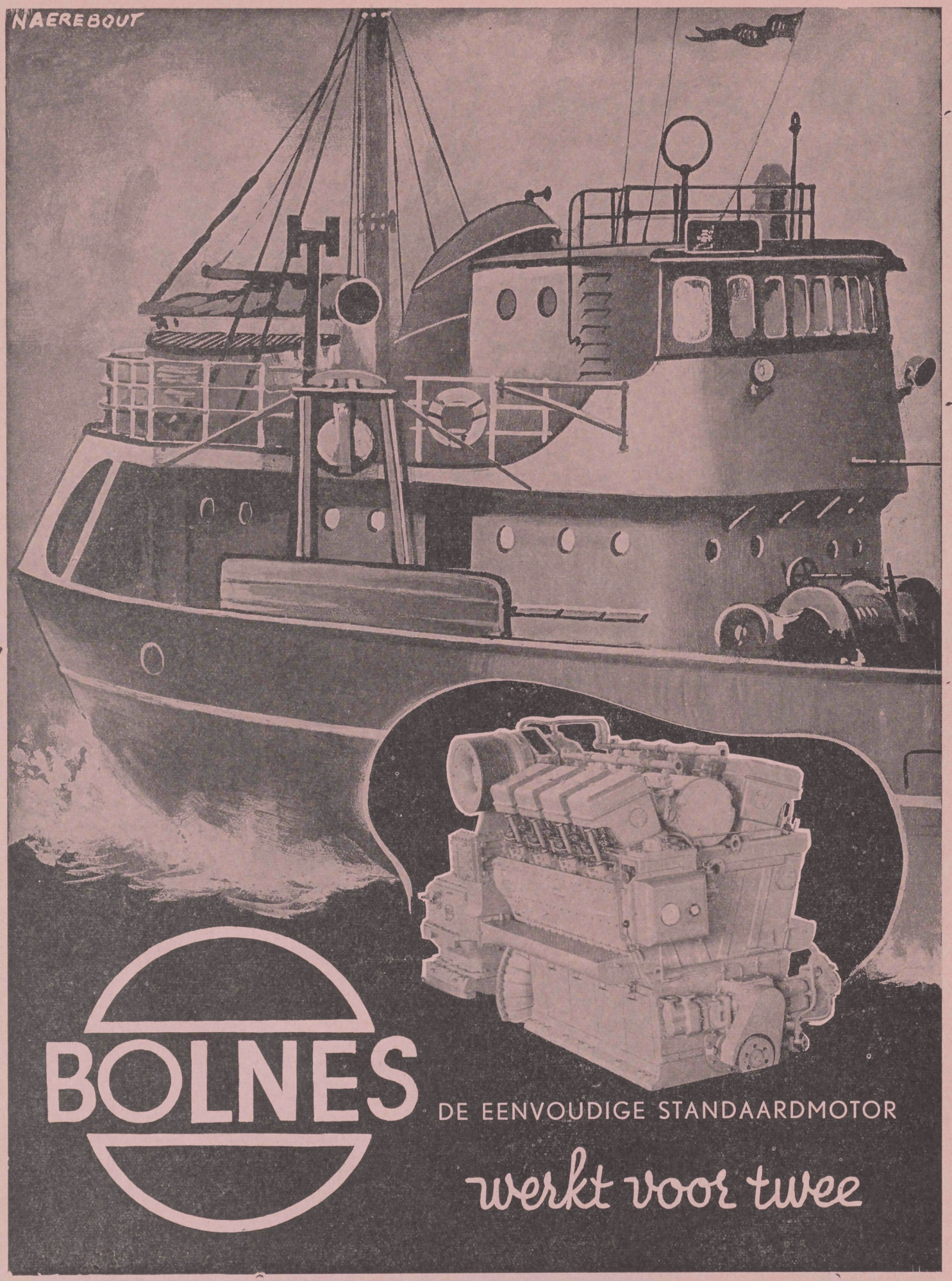


Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN 5-1500 PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V



Inlichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.
Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.
H. ZWART - Tel. 5459-5110
IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART
ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78