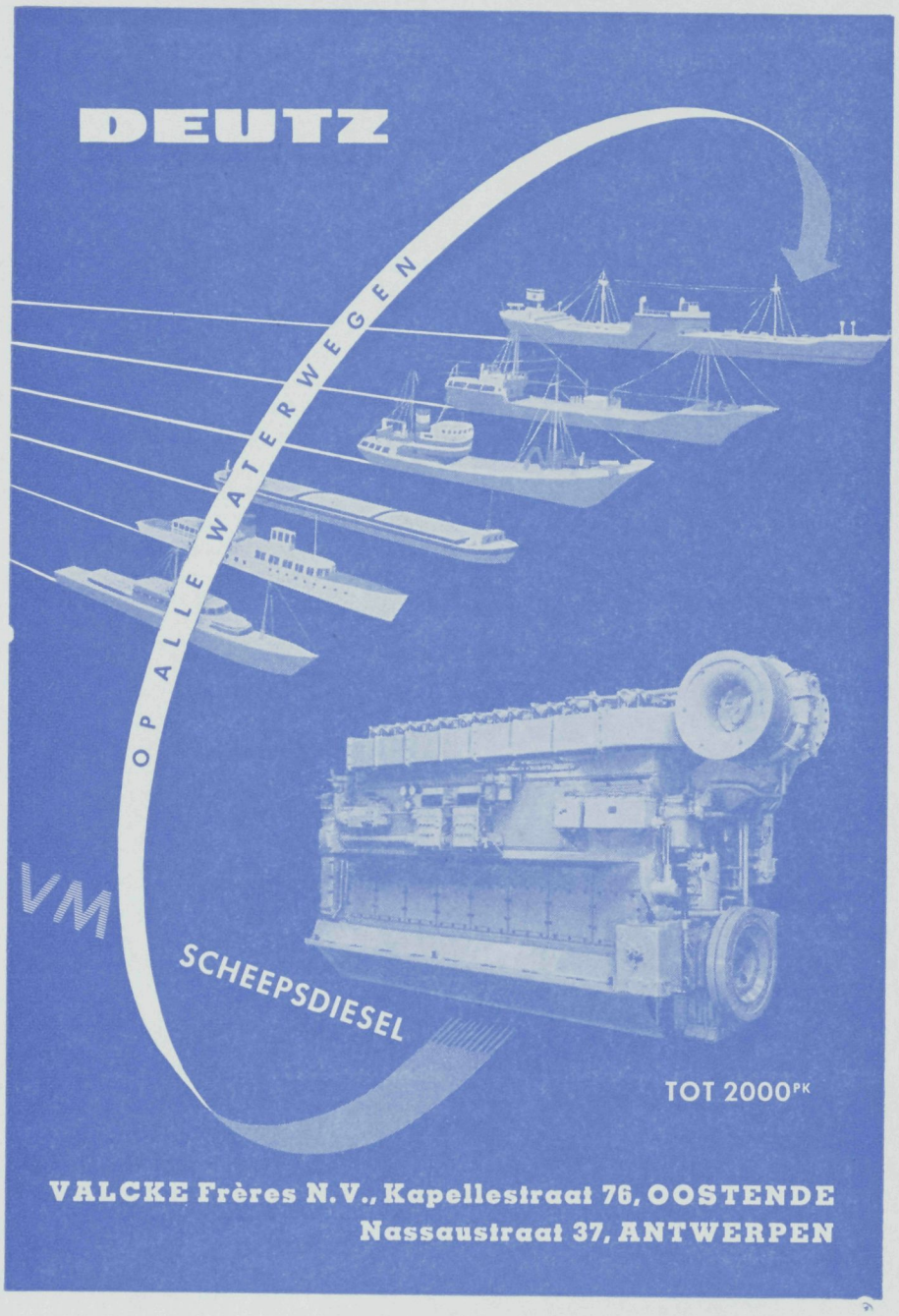
HET VISSERIJBLAD

28e JAARGANG — Nr 51
VRIJDAG 23 DECEMBER 1960
PRIJS : 5 FRANK

Vrolijk Kerstfeest



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



VALCKE Frères N.V., Kapellestraat 76, OOSTENDE
Nassaustraat 37, ANTWERPEN

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

... klein broertje heeft gebeden om kerstnacht wit te zien...

Alle dichters ter wereld hebben sinds eeuwen rond het Kerstgebeuren een atmosfeer van innigheid, van tedere vreugde of weldoende melankolie helpen weven, en de meest bonkige, norse of opvliegende dronkaard heeft altijd geduld dat vrouw en kinderen ergens in zijn huis een stompje denneboom, een kerststal of een witkalken beeldje hebben neergezet, waarvoor de kleine gasten met verwonderd pinkelende ogen zachtjes liedjes kunnen zingen. Kerstnacht brengt een feest van innigheid die ons het ruwe onder de mensen, de hardheid soms van het lot, de verbetenheid om de dagelijkse bete brood, voor enkele ogenblikken wil helpen vergeten. Het is als een laatste narcose, waarin je het leven zonder meer kunt aanvaarden, amper een paar dagen vóór je het eindejaars-bilan opmaakt en getroffen wordt door de koude werkelijkheid.

...Klein broertje heeft gebeden om Kerstnacht wit te zien...

Een vloek kan een gebed zijn uit wanhoop, een lach kan een dankgebed worden, maar iederéén heeft in zijn leven al meer dan eens gebeden opdat het dan toch eigenlijk eens een beetje beter zou gaan, gebeden opdat het beetje geluk dat verworven werd zou mogen behouden blijven, gebeden omdat men geen uitkomst meer zag. We waren allen al eens zó overstelpt door onverwacht geluk, zó moedeloos en levensmoe door onvermijdelijke tegenslagen, dat we ons heel klein voelden worden, een klein broekventje... een zo-als het jongentje dat heeft gebeden om Kerstnacht wit te zien...

Zo erg, misschien en wel door een eeuwenlange traditie, werkt het Kerstfeest op ons in, dat wij bijna blij zijn met de zachte weemoed, die over ons komt wanneer een kinderstem, parelend als een sneeuwvlok in de vriesnacht, heel stil begint te zingen : de herderkens lagen bij nachte...

De vele verhalen en legenden hebben een bijna geloofswaardige atmosfeer geschapen voor zelfs de meest uitgesproken nihilist en onwillekeurig zien we het verhaal als een werkelijkheid onze geest binnendringen : een stal, enkele dieren, een pasgeboren kind en verder weg op het land enkele herders, die in de koude nacht ontwaken en verwonderd luisteren naar wat zij menen een hemelse muziek te zijn. Maar durven we ook eens één ogenblik de Kerstnacht-stilte verbannen en denken aan déze herders, aan die miljoenen zwervers ter land en ter zee. Hen die géén hemelse muziek vernemen? Nochtans, ook voor hen zou het Kerstnacht kunnen zijn...

Vissers, die in de Kerstnacht op zee zijt, eeuwige zwervers op een schamele boot in uw dagelijks gevecht voor wat brood, voor wat geluk, waar u meent recht op te hebben zoals iedereen, voor u zal ook déze Kerstnacht geen sprookje zijn waarin het zo noodzakelijke wonder kan geschieden. U zult niet ontwaken door de wondere melodie van een hemels lied, maar door de wrevelige luide roep van de schipper, die de nacht openscheurt, u de kooi uitjaagt en uw stram-verkleumde ledematen aan het kille, weerspannige net doet werken. En uw ogen zullen niet on-

(Zie vervolg verder in dit blad)



Vissers ! Laat ook
de smering
van uw diesel motor
door CALTEX
verzorgen want . . .

CALTEX
REG. T. M.

smeeroliën besparen U geld.

2374V

...klein broertje heeft gebeden
om kerstnacht wit te zien...

gewoon groot worden bij het aanschouwen van een jubelende engel, zij zullen zich integendeel toeknijpen tegen de koude wind en weerspannig gluren naar het gescheurde netwerk dat zo vlug mogelijk moet worden hersteld.

Weliswaar schikt u zich meestal in uw lot en dat is maar goed ook, anders ware het niet langer uit te staan. Maar het mag ons, die op Kerstdag onbekommerd de vredige rust van de huiskamer ondergaan, niet beletten u indachtig te zijn en aan te voelen hoe verschrikkelijk veel minder het lot u toebedeelde om het besef te krijgen en de vaste wil dat u gerechtigd zijt onze eerbied op te eisen en onze hulp om uw bestaan tot verbetering te helpen.

Eens schreef een dichter in ongeveer deze bewoordingen :

Vaak heb ik tot mezelf gezegd :
Paul, het leven is niet goed,
het is niet slecht ;
het leven is gewoon,
gewoon door en door,
als het werk, op je kantoor...

Deze onverschillige gelatenheid die óns, die het Kerstfeest vieren, totaal vreemd is, maar die zo gemakkelijk hén kan overvallen die, ver van de stal, ver van herders en engelen, wrevelig verder wroeten alsof alle dagen zouden gelijk zijn, even hard, even eentonig, deze onverschilligheid mag ons niet afschrikken maar moet ons aansporen tot ruimer begrip, tot eerbied en erkentelijkheid.

Vlaamse vissers, die als kleine stippen op een kleine donkere boot, in de Kerstnacht vergeten, moeten werken ergens in het Kanaal, op de Noordzee, de Witte Bank, bij de kust van IJsland of waar ter wereld ook, en die op het eind niet meer weten van uur noch tijd en helemaal niets van het Kerstfeest ondergaan aan u allen geven wij de ons bindende zekerheid dat uw lot ons niet onbekend is, uw werk niet ongewaardeerd. En al hebt u aan boord geen kerstboom met vele kerstgeschenken, toch openen wij met u en voor u het kerstgeschenk van de altijd terug komende hoop : dat ooit op een dag uw lot zal verbeterd zijn.

Goede vaart en behouden thuiskomst, waar wij u zonder woorden maar begrijpend zullen opwachten.

J. DEROOSE
Direkteur Redersvereniging
Hand in Hand
Oostkust

Kerstdag, lichtpunt van het Jaar.

door de heer **MICHIELSEN**
Adviseur Min. van Landbouw,
Afdeling Zeevisserij.

Nergens lezen we dat in het stalletje van Bethlehem een visserman op bezoek kwam. We horen alleen maar over een stelletje schaapherders en een drietal « sterrekijkers ». Over een eerlijk, hardwerkend zeeman wordt niet gesproken.



Per slot van rekening is dit ook normaal : Bethlehem ligt een heel eindje uit de buurt van het water.

Maar toen Christus later door het land trok, en begon te zoeken naar geschikte mensen om Zijn Taak voort te zetten, mensen waarop men kan rekenen, mensen met handen aan het lijf, mensen die niet bang zijn voor hun eigen schaduw, toen daalde hij af naar het vissershaventje en riep Petrus en zijn maats bij zich : «Monsteren jullie maar af», zei Hij «ik ga van jullie mensenvissers maken.»

Ik weet niet waar ieder van U zal zitten tijdens de Kerstnacht.

Sommigen zullen de IJslandzee, de Minch of het Kanaal bevaren, op het zwartglimmende, natte, winderige dek met als kerstboomverlichting de deklampen en het karnavallicht, of in het logies dat ruikt naar mazout en visschubben bij de gezellige warmte van de kachel ; ofwel op de brug uitkijken in het donker naar de vele lichtjes van andere schepen. De radio zal misschien muziek van de wal brengen, of een eigen kerstprogramma van de een of andere Duitse visbak, waar «Stille Nacht, Heilige Nacht» gezongen wordt met begeleiding van een trekorgel en een paar mondmuziekjes.

De gelukkigen zullen misschien thuis zitten bij Moeder-Overste en de kinderen, en in het licht van een echte kerstboom.

De jongeren, jongens, lavers of «lichten» zullen gezellig bij hun meisje zitten.

Dezen tussen U die het tot reder gebracht hebben zullen, hopelijk, even ophouden met piekeren over het vele tuig dat verloren ging en de naderende vervaldag van het «scheepskrediet».

Schippers zullen voor een ogenblik er niet meer over «prakkezeren» hoe ze dat haringnet of die viskor beter kunnen doen openstaan.

Maar ik zou willen dat je allen zoudt weten, dat er aan de wal meer mensen aan u denken, dan je wel vermoedt.

Vrome zielen, die in de Nachtmis zullen prevelen : «...en voor onze vissers, zowel voor dezen die op zee «zwatelen», als voor dezen die het geluk hebben, thuis te zijn... en voor dezen die niet meer thuis komen... »

Sympathiserende harten, die in de feestvreugde of in de stille, poëtische intimiteit, even hun gedachten zullen laten gaan naar dat stelletje kerels die nog een echt sterk, hard, maar vrij leven leiden op de zee, de eindeloze woeste, kalme, grijze, groene, blauwe, zwarte, veranderlijke en verraderlijke zee, met hun schip, dat hun huis, hun bescherming, hun werkkameraad is.

Nuchtere geesten, die niet ophouden, zelfs in het meest schitterende gezelschap, in hun geest langs alle kanten de middelen te bestuderen om de toestand van het bedrijf te verbeteren, de moeilijkheden op te lossen, de toekomst er beter te doen uitzien, of te tobben over hun onmacht om deze plannen te verwezenlijken.

Ik zou willen dat de visserman wete dat er tussen de mensen van de wal vele zijn, en niet de minste tussen hen, die niet alleen aan hem denken, maar hem ook hoog schatten.

Dat dezen die soms zeggen dat «het maar een stomme visser is» zelf meestal de wijsheid niet in pacht hebben, noch over hele pakken universiteitsdiploma's beschikken, en amper weten dat op een kaart het Noorden van boven ligt.

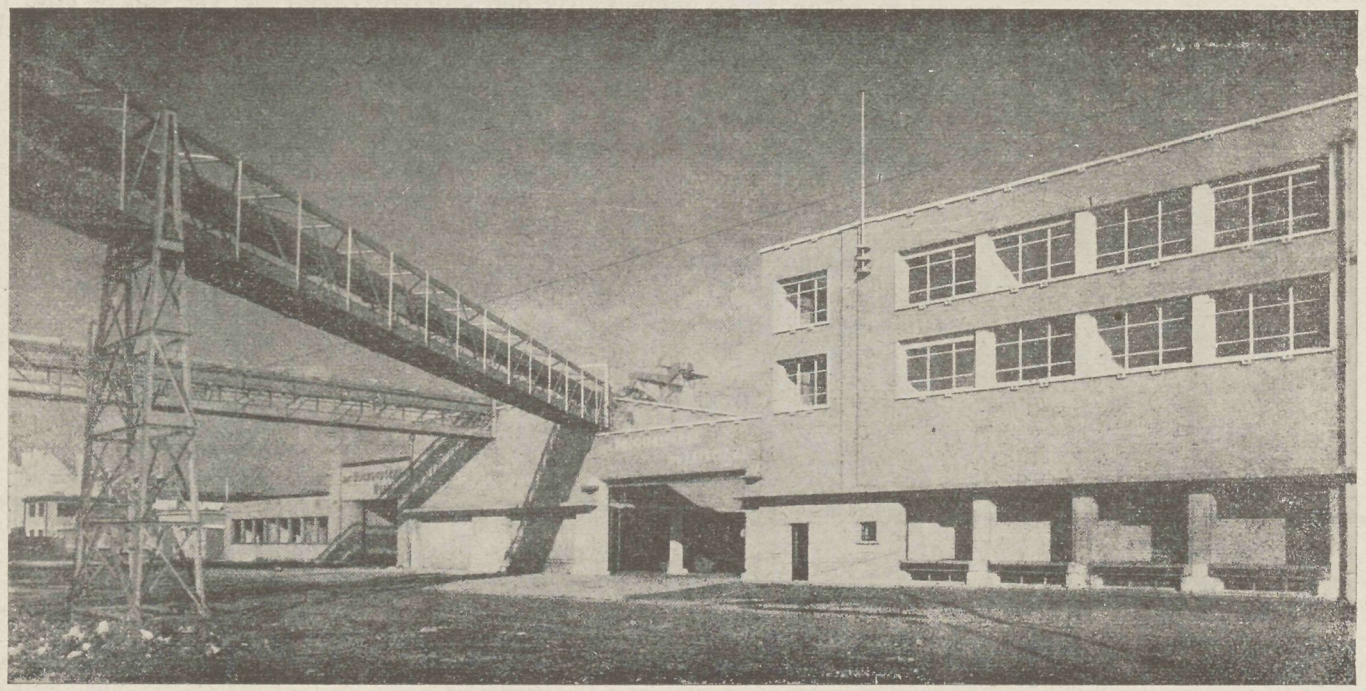
Ik zou willen dat hij in deze Kerstnacht ook even daaraan zou denken, zoals aan hetgeen ik helemaal in het begin zei, over het Stalletje van Bethlehem en dat kleine vissersplaatsje in Palestina.

En ik zou tenslotte willen dat dit hem zou helpen tijdens het volgende jaar, trots te zijn op zijn beroep en vertrouwen te hebben in de toekomst.

N.V. LES FRIGORIFERES DU LITTORAL

HENDRIK BAELSKAAI 24 OOSTENDE

Telefoon : 744.81 (3 lijnen) — Telex : 0.5491



KRISTALIJS VOGT
HET PERFEKTE IJS

VISMEEL FRIGOLIT
EN VISOLIEN

Crop's

SNELBEVRORENEN VIS EN VISFILETS

KOELZALEN
VOOR VERSE EN BEVRORENEN VIS

SNELBEVRIEZING
IN WINDTUNNELS EN VRIESKASTEN

2376V

HET NU EN DE TOEKOMST

door **L.P.H. DECROP**

Voorzitter Rederscentrale



Bij het eindigen van het jaar, is het gebruikelijk een overzicht te geven van wat in de voorbije periode als bijzondere prestatie geleverd werd.

Vanuit dit oogpunt bezien, moeten wij eerlijk bekennen dat de Rederscentrale in het afgelopen jaar zeer vruchtbaar werk heeft verricht.

De middelen welke de Rederscentrale ter beschikking werden gesteld door de heer Minister van Landbouw, hebben het de Rederscentrale mogelijk gemaakt een opvang regeling in de praktijk te stellen welke onbetwistbare resultaten heeft opgeleverd, zonder de minste verhoging op de prijzen aan de verbruiker te veroorzaken.

Dat ieder reder eens kijke naar zijn eigen besommingen, dat we even de totale verkoopscijfers in de onderscheidenlijke havens nagaan, telkens zien wij dat het opbrengstcijfer van het verlopen jaar merkelijk hoger was dan dit van het vorig jaar. Deze ettelijke miljoenen zijn niet enkel in de zakken van de reders gegaan, maar voor een derde naar onze bemanningsleden welke het zeker verdienen, en de rest praktisch naar onze leveranciers.

Dit bewijst dat de inspanning door de Rederscentrale gedaan om het prijzenpeil van de vis aan de bron te verhogen en als dusdanig de inkomsten van de reder te verbeteren, niet uit eng egoïstische overweging worden ingegeven, maar wel in de geest het bedrijf in zijn geheel te verbeteren.

Door de opvangregeling is de Rederscentrale erin gelukt de prijzen bij de bron te saneren. Dit is echter niet voldoende, want niet enkel dienen de prijzen gesaneerd te worden, maar ook het bedrijf in zijn verschillende uitingen en behoeften, en het weze mij toegelaten hier even een blik in de nabije toekomst te werpen.

De vloot waarover wij heden beschikken, en meer bepaald de middenslag- en de kleine visserij, mag voor een groot deel als verouderd bestempeld worden. Vóór 25 jaar konden we er fier op gaan, de meest moderne middenslagvloot van West-Europa te bezitten. Zijn we niet het eerste land dat de dieselmotor in de visserij gevulgariseerd heeft ? Zijn we niet het eerste land dat de visserij bedreef vanaf IJsland tot aan de kusten van Marokko ? Dit alles konden we omdat we beschikten over toenmalig modern materiaal. Nu zijn we praktisch voorbijgestreefd door de visserijvloten van al de ons omringende landen. Er is een halte gekomen in de evolutie van onze vloot, halte welke ons nadelig geworden is en die, zo er niet aan verholpen wordt, op lange termijn de ondergang van onze visserij zal betekenen.

De grootse plannen welke in zekere nabuurlanden gevormd worden in verband met de hekvisserij, de fabriekschepen, en zo meer, zijn niet voor ons aangewezen. Wij kunnen geen schepen bouwen van 50 à 100 miljoen frank. Wij kunnen geen massa-produktie, noch verwerken, noch afzetten. Wij moeten nieuwe moderne schepen bouwen, welke beantwoorden aan de eisen van de specifiek Belgische eigenaardigheden.

Op dit gebied hebben de Nederlanders praktische resultaten bekomen.

Met hun zeer moderne vloot, stalen schepen met motoren van 400 à 500 P.K. zijn zij erin gelukt de Noordzeevisserij zowel op haring als op vis, tot een lonende exploitatie te maken. In Engeland daarentegen, is de steun dusdanig dat voor de «inshore» visserij, speciale kredieten voor het bouwen van nieuwe schepen minder dan 140 voet lang, toegestaan worden. Om de huidige hoge prijzen van de constructie te normaliseren, kent de Staat daar een subsidie toe, ten bedrage van 40 % van de bouwprijs.

Op het saldo, wordt voor 80 % krediet verleend aan lage rentevoet.

Om een gelijkaardig doel te kunnen nastreven, moet onze Regering kredieten aan de gevestigde reders ter beschikking stellen, gelijk aan 80 % van de bouwprijs, en mits een intrest van 1 %. De sloopremie zou moeten toegekend worden, zodat de overige 20 % aldus gedeeltelijk overbrugd worden. Wel te verstaan, zouden deze voordelen enkel moeten gegeven worden voor het vervangen van verloren of gesloopte schepen, en niet voor onberedeneerde uitbreiding.

In het kader van de Europese Economische Gemeenschap, dient België zijn speciale plaats te zoeken. Zoals boven aangehaald is het niet onze rol te willen mededingen met landen als Duitsland en Frankrijk, welke enorme schepen in exploitatie stellen of zullen stellen. Wij moeten meer naar specialisatie gaan, zoals onze noorderburen doen, en ons in deze gespecialiseerde visserijen volmaken.

Wij moeten kunnen over schepen beschikken die in de beste voorwaarden uit te baten zijn en in de beste voorwaarden ons gespecialiseerd produkt ter markt kunnen brengen. Enkel in deze voorwaarden is er nog een toekomst voor onze visserij in het kader van de Euromarkt weggelegd. Volgen wij niet deze weg, dan worden we door onze nabuurlanden overstroomd.

Waar vroeger de reder zich kon veroorloven enkel met het produceren van het produkt bezig te houden, dienen ze zich thans te bekommeren om de verdere commercialisatie van hetzelfde produkt. Exploitatie van de vismijn, afzet van de vis in al zijn vormen, kunnen ons niet verder onverschillig laten en, zonder te willen beweren dat wij al deze zaken in eigen handen dienen te nemen, moeten we toch een richting geven aan de evolutie zowel van de binnenlandse handel als van de export.

Het aanhalen van deze verschillende problemen welke maar een schakel vormen in ons gecompliceerd bedrijf, duidt aan, dat voor de Rederscentrale nog reuzenwerk is weggelegd.

Reders, geeft ons Uw vertrouwen en wij kunnen U verzekeren dat we de taak met dynamisme en doorzettingsvermogen zullen doorvoeren met de vaste hoop te gelukken en ons bedrijf in zijn geheel op vaste en gezonde banen te brengen.

Voor de verwezenlijking van dit programma hebben wij de steun en de medewerking nodig van verschillende overheidsorganen. Tot heden, deden we nooit tevergeefs beroep op hen.

Het is mij dan ook een aangename plicht mijn bijzondere dank te betuigen aan de heer Minister van Landbouw en zijn medewerkers, meer speciaal de heer Parmentier, Secretaris-Generaal, de heer Vandemoortel, cabinets-secretaris, de heren van O.C.R.A. met hun dynamische directeur de heer Jurion, de zeer bereidwillige Gouverneur onzer provincie, de bevoegde voorzitter van de Bedrijfsraad voor de visserij, de heer Smissaert, en last but not least, onze Burgemeester en Schepenen, welke zich steeds zeer begrijpelijk getoond hebben.

Aan allen mijn oprechte dank.

L.P.H. DECROP

Voorzitter.

REDERSCENTRALE

WISSELSTUKKEN VOOR TOESTELLEN AAN BOORD

S.A.I.T. maakt ons hiernavolgende mededeling over, dit in verband met de misbruiken welke ontstaan zijn :

« Verwijzend naar de huur- en onderhoudsovereenkomst(en) afgesloten voor de elektronische toestellen, ons eigendom, opgesteld aan boord van uw treiler(s), wensen wij het volgende ter kennis te brengen :

In het vervolg zal de vervanging der gedurende de reis defekt geraakte wisselstukken slechts dan op onze kosten gebeuren, indien deze stukken aan onze inspektiediensten overhandigd worden bij aankomst van de treiler in zijn thuishaven.

Wij hebben inderdaad menigmaal ondervonden dat de zogezegde defekte stukken een normale werking vertoonden wanneer ze aan een kontrole in ons werkhuis werden onderworpen en men zal zonder twijfel de noodzakelijkheid inzien voor onze maatschappij om toezicht uit te oefenen in verband met het gebruik van de door ons aan boord geplaatste wisselstukken.

Wij zouden het op prijs stellen indien U de nodige instrukties zoudt willen geven aan uw kapiteins en schippers aangaande het hogervermelde en danken U bij voorbaat voor Uw medewerking. »

NIEUWE SMEERMIDDELEN

met sterk anti-slijtage vermogen
verlengen de levensduur
van uw marinemotoren.

SHELL HEEFT DE GAMMA VAN HAAR ALEXIA OLIEN AANGEVULD !

Gezien het sukses veroverd met haar goede gekende **ALEXIA OLIE A,** lanceert Shell twee niet geëmulgeerde oliën van het ALEXIA type :
ALEXIA OLIE 40 en ALEXIA OLIE 50
Deze oliën zijn geen wateremulsies en bevatten geen **vaste** toevoegingen in suspensie.



SHELL ALEXIA OLIEN
zijn zuivere produkten met onbeperkte stockage mogelijkheden zonder gevaar voor separatie. Eens te meer bevestigt Shell zijn reputatie van **leader** inzake smeerproblemen !

SHELL ALEXIA OLIEN

leader op smeergebied !

Wij moeten mee met onze tijd

Hoe ons vaartuig inrichten om renderend te zijn ?

(door Eug. Vlietinck

reder van de Z.543)



Dit is een vraag die misschien velen willen zien beantwoord worden maar dit is helaas daarom geen werkelijkheid.

Wij hebben even ons licht opgestoken bij een visser-reder die reeds een respektabel aantal jaren ondervinding heeft op gedaan. Wij geven in onderstaande tekst weer wat de reder in kwestie het minimum vereiste acht opdat een vaartuig zou renderend zijn.

«Het aanpassen van een vaartuig aan de vereisten van de steeds toenemende modernisering die zich opdringt, t.t.z. alle nuttige navigatietoestellen is noodzakelijk, en met deze toestellen bedoelen we dan in het bijzonder de Decca en de Track Plotter. Dit zijn immers de meest nuttige toestellen voor de visserij. Door het gebruik van deze apparaten vloeit immers voort:

— minder verlies van netten ;
— uitsparing van brandstof ;
— betere voorwaarden om de visserij te bedrijven, dus grotere vangsten.

Ook het gebruik van de dieptemeter heeft reeds voldoende nut opgeleverd. Aan de hand van dit toestel komt men immers vele bijzonderheden te weten over de zeebodem, zoals bodemgesteldheid, rotsachtig, heuvelachtig.

HET VERZORGEN VAN DE VANGSTEN

Dit verdient vanwege de visser een zeer bijzondere aandacht, terwijl ook het onderhoud van het visruim dient gevolgd.

Vroeger geschiedde dit aan de hand van kurk, waarmede het visruim geïsoleerd werd. Thans bestaan er zeker betere middelen om de temperatuur in het visruim voortdurend in stand te houden en de vis te bewaren. Het schilderen van de houten wanden van het visruim, zo deze niet beslegen is met zink, of nog beter met aluminium, kan als volgt geschieden : ieder twee jaar een volledig onderhoud waarbij 2 lagen verf aangebracht worden, een eerste laag of grondlaag met gewone verf en dan een laag fichwith om het hout niet aan verrotting bloot te stellen. Ook de visplanken moeten steeds goed onder de verf zitten. Het is daarom ook aan te raden een stel reserveplanken in voorraad te hebben. Het is een feit dat vele vissersvaartuigen in zee gaan zonder de vereiste hoeveelheid ijs aan boord te hebben. Zo wordt dan de vangst gedurende de reis in het ijs geworpen zonder rekening te houden met de soort van vis welke gevangen werd. Ook aan het wassen en zuiveren van de vis dient een bijzondere aandacht besteed te worden. Het zand dient zorgvuldig uit de kieuwen verwijderd, terwijl de ingewanden volledig moeten weggenomen worden om een vlug bederf te vermijden.

HET GEBRUIK VAN NETTEN

Wat betreft de gebruikte netten kan het volgende gezegd worden. Het gebruik van netten dient aangepast al naar gelang de visgrond die bevaren wordt. Hier kunnen verschillende voorbeelden aangehaald worden zoals o.m. diep water, rotsachtige bodem, zandgrond en minder diep water. Dit zijn hier enkele voorbeelden en toch maakt dit 3 verschillende soorten van toepassing der netten uit. Bij het in gebruik brengen van een nieuwe korre dient deze om de 24 u. zorgvuldig nagekeken of het net in zijn oorspronkelijke staat gebleven is, of ten minste geen abnormale sleet ondergaan heeft, of het garen niet ingekrompen of uitgerokken is, of dat er niets aan de maten van de netten veranderd is. Dit werd tenandere reeds bewezen door het feit dat op visgronden waar normaal goede vangsten gemaakt werden, na een bepaalde tijd minder goede vangsten geboekt werden. Bij onderzoek bleek het dat de mazen der netten veel uitgerokken waren. Het overnemen van een net van een ander vaartuig is steeds af te raden, want het net dient steeds aangepast te worden aan het type van het vaartuig.

DE WERKOMSTANDIGHEDEN ONZER VISSERS EN DE VISGRONDEN

Een bijzonder woord over de werkomstandigheden van de vissers aan boord van hun vaartuig. Het leven aan boord dient steeds aangepast te worden, dit omwille van een goede verstandhouding onder de opvarenden. Bij een schip dat aan alle vereisten voldoet zal er veel en verzorgd werk kunnen gepresteerd worden, waar dit niet het geval is bij andere vaartuigen; wat tenslotte betere opbrengsten in de hand werkt. Het is daarom aangeraden dat elke reder zijn schip in de mate van het mogelijke aanpast aan de vereisten van een modern vaartuig, want tenslotte vanaf de middenslag visserij is de visser meer op zee dan thuis. Ieder schipper omet zelf zien waartoe een matroos best geschikt is. De ene is beter dan de andere, en dit moet de schipper inzien.

Bij het uitoefenen der visserij dient een vast plan opgemaakt waarop dient voortgegaan te worden. Het gaat niet op om steeds van de ene visgrond naar de andere te trekken. Men dient rekening te houden met de grootte en de kracht van het vaartuig bij het uitzoeken van de te bevissen gronden. Er is mij een geval bekend waarbij men reeds gedurende 4 jaar dezelfde visserij beoefende volgens een vast schema, d.w.z. om de 3 maanden en naargelang de tijd van het jaar verplaatsen wij onze visserij. Het trajekt beslaat dan een afstand van ca 100 mijl en ieder jaar vinden wij dezelfde visgrond van vorig jaar terug, steeds even rijk aan vis. In die 4 jaar tijd werd er geen enkele niet lonende reis gemaakt. Bij middel van de toestellen aan boord kan men ieder visgrond op papier vastleggen die even veel waard is en zelfs beter dan een zeekaart want men kan tot op een meter na dezelfde visserij bedrijven van het vorig jaar.

Het gaat niet op van te veronderstellen : ik ga een Decca en een Plotter plaatsen en ik zal veel vis vangen. Neen, zo eenvoudig is het niet. Ten eerste moet men zien dat de elektrische installatie aangepast wordt aan de te plaatsen toestellen en dit mag ook weer niet te primitief worden. De bemanning dient vertrouwd gemaakt te worden met de toestellen, om ze er mede te kunnen laten werken en op de wacht te kontroleren, want bij het vissen met een Decca-Plotter is het volledig anders gesteld dan bij een gewone visserij.

Bij een gewone visserij vermijdt men zo veel mogelijk de vuile grond terwijl men met de Plotter de vuile gronden opzoekt, zoals bij wrakken en tracht deze zo dicht mogelijk te benaderen want het is een feit dat er op deze plaatsen zeer veel vis gevangen werd. Ook de stroming is een faktor die een bijzondere aandacht verdient want op sommige gronden vangt men meest bij stroomtij, terwijl op de andere visgronden de grootste vangsten gemaakt worden bij kranktij. In een normale reis van 14 dagen komen deze twee verschijnselen allebei voor, zodat het de reder is die de beste mogelijkheid moet uitkiezen.

VERKOOP VAN DE VANGSTEN

Het markten van de gemaakte vangsten is afhankelijk van vele faktoren. Zo kan ik o.m. vermelden :

— zo kort mogelijke reizen ;

— met rog of kleine vis zo mogelijk in het begin der week;

— uitzien of niet teveel schepen van eenzelfde visserijgrond dezeldfe dag markten ;

— in acht name van de Virgiliedagen ;

— de vangst zo mogelijk drie dagen voordien opgeven.

Bij het verlaten van de visgrond dient men reeds te weten waar de volgende visserij zal bedreven worden, want het kan gebeuren dat U, door een reis één dag in te korten U de volgende reis veel voordeliger kunt doen verlopen, wat U in opbrengst en verbruik ten goede zal komen.

WAT DIENT GEDAAN OM EEN RENDERENDE VISSERIJ TE MAKEN

Zo dit kon tot stand gebracht worden, hetzij door een subsidie van de regering of door gelijk welk ander organisme, zou de reder in staat zijn, zijn vaartuig aan te passen aan de vereisten van de huidige toestand in de visserij. Dit zou dienen te geschieden onder het toezicht van bevoegde personen. Deze verandering zou volgens mij om de 10 jaar dienen te geschieden.

Ik vaar reeds 25 jaar en heb in de visserij reeds heel wat veranderingen zien tot stand komen. Hetgeen mij het meest is opgevallen is het volgende : een reder koopt een nieuw vaartuig. De eerste 6 of 8 jaar, in acht nemend dat het een houten vaartuig is, gaat alles goed en worden goede opbrengsten gemaakt, wat zowel de reder als de bemanning ten goede komt. Na een verloop van deze periode wordt het wat minder maar in geval de reder zelf meevaart kan het nog lonend blijven. Nu wordt het echter tijd om enige veranderingen aan het schip te laten doen. Doet hij dit niet en houdt hij zich aan het spreekwoord «het ging vroeger, waarom zou het nu niet gaan», dan is hij verloren want langzamerhand vermindert de opbrengst, de oude bemanning verlaat het schip, de herstellingskosten vermeerderen zowel voor het vaartuig als voor de motor, zodat het vroeger verdiende geld op geraakt. Later is de motor volledig versleten terwijl de reder met een waardeloos schip overblijft. Al zijn naarstige en onverdroten arbeid hebben tot niets gediend en zonder een rooie duit moet hij zijn oude dag in gaan.

Bij een ijzeren vaartuig is de levensduur wel iets langer en kan het ook gemakkelijker aangepast worden aan de vereisten van de tijd.

Ik zou voorstellen, om de vooruitgang in de visserij te bewerkstelligen, door het inschakelen van een visserij-onderzoekingsvaartuig, dat een staatsschip is om op deze wijze de middenslagvisserij nuttig te steunen door het opzoeken van nieuwe visgronden en deze op de kaart te brengen. In de zomer zou dit vaartuig op de veraf gelegen gronden kunnen opereren terwijl in de winter de meer nabije gronden zouden kunnen onderzocht worden. Ook het vraagstuk der te gebruiken netten zou door dit vaartuig mogelijk kunnen opgelost worden.

Bij de diensten van de Mij Krediet aan de Nijverheid zou er meer aandacht dienen besteed te worden aan het feit of de vaartuigen wel degelijk voldoen aan de vereisten welke een bepaalde soort visserij opdringt. Ik zou zelfs voorstellen dat er in de beheerraad van deze maatschappij enkele mensen zouden opgenomen worden die vertrouwd zijn met het vak van reder, in kort die vertrouwd zijn met de visserij en al de bijhorigheden. Er worden in sommige gevallen wat al te rap kredieten gegeven aan mensen die niet in het

(Zie vervolg blz. 11)

S. A. BELGE DU
FROID INDUSTRIEL

★

REDERIJKAAI 13

OOSTENDE

Telefoon 717.91 - 717.92

★

HET BESTE IJS	Zorgvuldige, regelmatige en spoedige bediening
BEWAARFRIGO'S	voor alle soorten vis elke gewenste temperatuur
QUICK FREEZING	aller soorten vis op —40° C in blok of separaat
KOELCELLEN	voor diepgevroren vis 6000 M3 aan —25° tot —35° C

Boodschap van onze visbewerkende Nijverheid

door de heer **LACOUR**

Afgevaardigde Beheerder van

Ostendia

Het gewetensonderzoek of indien men verkiest, de inventaris, waaraan het de traditie is zich op deze periode van het jaar te wijden, zal ongetwijfeld de snelheid meer doen uitkomen van de materiële vooruitgang die de hedendaagse wereld met zich meesleept en meer bijzonderlijk ons land, sinds de progressieve instelling van de Gemeenschappelijke Markt.

Men besteedt dikwijls minder aandacht aan de evolutie van de geestesgesteldheden die alhoewel minder snel en minder spectaculair, toch niet genegeerd kan worden. De tijd is nog niet zo ver af toen de verhoudingen tussen de visserij en de bewerkingsnijverheden beheerst werden door de enige zorg om partikuliere belangen te laten gelden.

Sedert kort, heeft de vermenigvuldiging van de kontakten aan de belanghebbenden geleerd elkander te kennen en te waarderen.

De tegenstanders van gisteren worden vervangen door deelgenoten die meer bevattelijk zijn voor de standpunten van hun geburen.

De konservennijverheid is zich bewust van het feit dat haar voorspoed en haar uitbreiding geconditionneerd zijn door de gezondheid en de levenskracht van de nationale visserij. Op de drempel van het nieuwe jaar verheugt zij zich in de tekens van verbetering, geboekt in de exploitatie voorwaarden van de visserij. Zij vormt de wens om deze vooruitgang te zien bevestigen onder begunstiging van de geleidelijke tewerkstelling van het plan voor gezondmaking en modernisatie. Zij wenst een grotere aanvoer van de vissoorten die haar interesseren, en namelijk garnaal, makreel, sprot, pilchard en eveneens,... de tonijn (ten opzichte van dewelke, een verleden week in dit blad verschenen artikel over de Noorse visvangst, haar belangstelling gewekt heeft).

Van haar kant blijft de konservennijverheid beslommerd door haar eigen moeilijkheden, waarvan wij ons vandaag zullen beperken zonder overleg er enkele op te sommen :

— moeilijkheden van bevoorrading van sommige vissoorten, zoals garnaal, enz...

— douaneregime dat de invoer van vis afkomstig uit Holland (en morgen uit Duitsland en uit Frankrijk) zwaarder treft dan dit van de overeenstemmende konserven.

— achteruitgang van de uitvoer en sluiting van sommige markten die de toekenning van deviezen voor de invoer van verbruiksprodukten weigeren.

— risico de Kongolese markt volledig te verliezen.

— gevoelige stijging van de minimalonen en verzwaring van de sociale lasten.

— aangroeiende konkurrentie van machtig uitgeruste en welvoorziene voortbrengers van de gemeenschappelijke markt.

— geboorte of ontwikkeling in sommige onderontwikkelde landen van konkurrerende nijverheden die genieten van gevoelig goedkopere arbeidskrachten.

— nadelige positie ten opzichte van de teruggaven in geval van uitvoer, die in sommige buurstaten hoger liggen.

— moeilijkheid om nieuwe artikels bij de kliëntele in te burgeren, tenzij zijn toevlucht te nemen tot verkooptechnieken, die de mogelijkheden van de gemiddelde nijverheden te boven gaan.

— dreiging van het in voege brengen van een kwellend en drukkend expertisereglement.

En wij laten er terzijde.

Vertrouwend op een betere toekomst, legt de konservennijverheid er zich op toe aan deze problemen en aan de andere het hoofd te bieden.

KERSTTIJD



door HENRY DEVOS

Ere-Directeur Generaal van het Zeewezen
Voorzitter van de Propagandavereniging voor Visverbruik

Kerstbomen — Kerstdromen !
Wij dromen van geluk en van vrede.
Wij hopen dat al de kommer in land en huis verdwijnen zal. Dat in ieder gezin, een straal van licht binnendringt. Dat door welstand, rust in de harten komt.

Hier, in het lage land van Vlaanderen, aan de rand van het water, waar de sterren met meer glans schitteren dan elders, en het schouwspel van lucht en golf geen einde heeft, gaan die wensen naar hen, de meest verdienstelijke, die, door al de hindernissen heen van weder en leven, onvermoeibaar, onversaags, hun karig bestaan verzekeren door een ondankbare strijd met de zee.

Voor de zeevisserij is de gezichtseinder niet geheel rooskleurig. Problemen van structuur en aanpassing zijn niet opgelost. In de wording der verenigde staten van Europa, wordt de baatzuchtige ijver van menig land gevoelig en de weerloze krachten van kleinere belangen liggen blootgesteld aan een onmeedogende mededinging. Er kan enkel redding komen door een daadwerkelijke, volledige, gelijkheid in de maatschappelijke en economische toestanden.

Ons volk is zo arbeidszaam en zo bekwaam als eender welk ander, maar het moet kunnen werken in gelijke voorwaarden met de vreemden.

Mogen wij hopen dat alle openbare besturen en private belangen, hand in hand, zullen samenwerken om dit doel te bereiken ?

De Propagandavereniging voor Visverbruik brengt een bescheiden hulp in dit probleem. De uitslagen die zij kon boeken, bijzonder in de Normaal- en Technische scholen waar er in het dienstjaar 1960, 150 lessen met visdemonstraties werden gegeven en in de vrouwenkringen waar 238 kooklessen werden ingericht en waarvoor de vis door de Commissie wordt aangekocht en aan de belanghebbenden kosteloos wordt geleverd, mag niet onderschat worden.

Meer spectaculaire middelen op grootscheeps plan, kunnen enkel aangewend worden, indien haar geldmiddelen merkelijk moesten toenemen. Zij bekwam de steun van velen die het belang der Zeevisserij naar waarde weten te schatten, zowel in de sector der productie als deze der distributie.

Zo ontstaat — stilaan — opbouwende samenwerking. Mogen wij zo onze bedrijvigheid bespoedigen !

Kerstbomen — Kerstdromen ?

NOORS - W.-DUITSE ONDERHANDELINGEN IN VERBAND MET HET BEVISSEN VAN DE NOORSE 12-MIJLENZONE

De Noors — W.-Duitse onderhandelingen welke tot doel hebben de mogelijkheden te onderzoeken om W.-Duitse vissersvaartuigen toe te laten de zone tussen de 6 en 12 mijlgrens verder te bevissen, hebben op 7-112-60 in Bonn een aanvang genomen.

Vóór de aanvang van deze onderhandelingen werd vernomen dat Noorwegen bij deze onderhandelingen handels-politieke eisen naar voor zou brengen. In een verklaring van het betrokken Ministerie te Oslo werd gewag gemaakt van het feit dat deze eisen « moeten gezien worden in het licht van de problemen die bestaan voor de Noorse uitvoer van vis naar W.-Duitsland, problemen die in het leven geroepen worden door het lidmaatschap van W.-Duitsland van de E.E.G. ». Naar vernomen werd zou Noorwegen bij de onderhandelingen tolvrije of verminderde tol export-quota voor Noorse vis naar W.-Duitsland eisen.

Men bedenke hier in eerste plaats dat Noorwegen ter gelegenheid van de beide Internationale Konferenties van het Zeerecht, welke in 1958 en 1960 te Genève gehouden werden, een solidaire regeling voor alle landen voorgestaan heeft, en zijn steun verleende aan het Amerikaanse en Kanadese voorstel. De handelwijze van Noorwegen druist nu regelrecht in, tegen het vroeger ingenomen standpunt.

Toonaangevende kringen in de Duitse Zeevisserij laken dan ook terecht de eisen van Noorwegen als « onrealistisch ». En onrealistisch is het inderdaad en absurd meteen, om traditionele visgronden eenzijdig voor zich op te vorderen, daarmede alle andere visserijlanden wat te ontnemen, en daarna onderhandelingen te voeren in de zin van « nu moogt U eventueel wel terugkomen daar waar wij U het thans verbieden, op voorwaarde dat U ons welbepaalde koncessies verleent » ! Dat zulks nu de bedoeling van de Noorse overheid is, blijkt voldoende uit het feit dat de voorkeur gegeven wordt aan bilaterale i.p.v. multilaterale overeenkomsten.

Naast deze lakende stemmen is echter eveneens een strekking die zich steunt op het feit dat het behoud van huidige visserijgrenzen een gedroomde wens was, maar dat de feiten voldoende bewijzen dat het zowel een wens als droom zal blijven. Deze mensen menen dat het onrealistisch zou zijn, wanneer men bedenkt dat Engeland eveneens dezelfde onderhandelingen voerde en zekere koncessies toestond, dat W. Duitsland dit niet zou doen.

We schreven het reeds en herhalen het thans weer. De situatie van W.-Duitsland is niet dezelfde als deze van Gr. Brittannië. In het kader van de E.E.G. heeft W.-Duitsland er zorg voor te dragen dat de eisen van Noorwegen en de daaruitvolgende koncessies de zeevisserij van de E.E.G.-landen niet schadelijk zullen beïnvloeden.

Nogmaals, onze overheid dient deze aangelegenheid van nabij te volgen.

DE GROOTSTE

Waarborgen

★

DE SNELSTE

Afhandeling

★

DE BETROUWBAARSTE

Ondervinding

★

vindt U bij

HULP IN NOOD

H. BAELSKAAI 27
NA BUREELTIJD :

OOSTENDE
Tel. (059) 725.23 (P. Vandenberghe)

Tel. (059) 716.89
762.60 (Mw Valette)

AGENTSCHAP « OOSTKUST »

ALBERTPLEIN 9
HEIST-a.-ZEE
Tel. (050) 514.36

NIEUWPOORT

VERBANCK JOZEF
HAVENSTRAAT 6
Tel. : (058) 233.74

DE BESTE VERZEKERING
VOOR VISSERSVAARTUIGEN
met
HET GROOTSTE AANTAL
VERZEKERDE VAARTUIGEN
DER KUST

BANK :
OOSTENDSE KREDIETBANK
OOSTENDE
P.C.R. 812.89
H.R. 11.151

2365V

Het scheepskrediet en de zeevisserij



door

M. POPPE

Adviseur op het Ministerie van Verkeerswezen

Het huidig stelsel van kredietverlening aan de zeevisserij is thans 12 jaar in voege. Het werd inderdaad georganiseerd door de wet van 23 augustus 1948

Nog zijn er reders die de juiste mogelijkheden van het scheepskrediet en de rol die het bij de vernieuwing van de vissersvloot kan spelen, niet hebben ingezien. Anderen daarentegen kennen de beperkingen niet van het scheepskrediet en menen dat ze krediet kunnen krijgen voor om het even welke werken en in om het even welke omstandigheden.

Om een juist inzicht te krijgen in de mogelijkheden en beperkingen van het scheepskrediet dient teruggegrepen te worden naar de wet van 23 augustus 1948. Deze wet bepaalt duidelijk de doeleinden en de middelen waarop beroep kan gedaan worden.

De wet machtigt kredieten toe te staan, tegen betaling van interesten, voor de vernieuwing of de uitbreiding van de Belgische vloot. Deze kredieten worden verleend hetzij door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (N.M.K.N.) onder staatswaarborg, hetzij door een bijzonder Fonds dat door N.M.K.N. voor rekening van de Staat beheerd wordt. De mogelijkheid bestaat eventueel een staatstussenkomst in de interesten te bekomen. De interestlast voor de reder wordt dus in de eerste plaats bepaald door de interestvoet van het ogenblik van de N.M.K.N. Deze interestlast wordt gebeurlijk verlicht door een staatstussenkomst die bepaald wordt door de Minister van Verkeerswezen, na advies van het Technisch Comité voor het Scheepskrediet en die veranderlijk is naargelang de omstandigheden en het economisch belang van de kredietaanvraag.

Voor de visserij werd het scheepskrediet vooral aangewend voor de hernieuwing van de vloot. Inderdaad, het aantal schepen en de totale tonnemaat blijven in de laatste jaren ongeveer op hetzelfde peil. De schommelingen die zich van jaar tot jaar voordoen worden vooral veroorzaakt door het bijvoegen of verdwijnen van diepzeetreilers die door hun belangrijke tonnemaat per eenheid de cijfers van de totale vloot bij elke wijziging in de diepzeevloot gevoelig beïnvloeden.

Is er derhalve weinig verandering van aantal en tonnemaat (410 schepen einde 1953 met 25.670 brt, tegenover 432 schepen einde 1959 met 27.900 brt) dan is daarentegen de totale pk van de motoren sterk gestegen : van 59.676 pk in 1953 tot 72.107 pk einde 1959. Een verklaring van dit verschijnsel is gemakkelijk te vinden : het scheepskrediet is vooral tussengekomen om motoren in bestaande treilers door nieuwe en veelal sterkere te vervangen.

Inderdaad, naast kredietverlening voor de nieuwbouw van schepen, wordt ook krediet toegestaan voor inbouw van nieuwe motoren. Het is echter niet mogelijk krediet te bekomen in het kader van de wet van 1948 voor herstellings- en onderhoudswerken.

Een belangrijk punt dat wel eens uit het oog verloren wordt door de aanvragers van een scheepskrediet, is dat slechts krediet kan verleend worden indien bewezen is door de aanvrager dat hij over voldoende eigen middelen beschikt om een deel van de nieuwbouw of de nieuwe motor zelf te betalen. De wet legt inderdaad een maximum voor kredieten op van 70 % van de kostprijs van het nieuwe schip of de nieuwe motor, behoudens afwijking bij een ministerraad overlegd koninklijk besluit. Krediet kan slechts worden verleend aan iemand die kredietwaardig is, wat betekent dat de financiële toestand van de kredietaanvrager gezond moet zijn. Een opstapeling van schulden, én tegenover de officiële kredietverlener én tegenover derde personen, leidt tot een onhoudbare toestand. De afhoudingen op de bruto-besommingen, om de kredieten terug te betalen, stapelen zich dan op. De reders mogen niet uit het oog verliezen dat, wanneer ze krediet vragen zonder over voldoende eigen middelen te beschikken, ze in de eerste plaats zichzelf bedriegen. De strengheid waarmee getracht wordt na te gaan of de reder financieel er stevig voorkomt, is een voorzorg die in de eerste plaats de reder zelf ten goede komt.

Ongetwijfeld kan het scheepskrediet een belangrijke rol spelen bij de verdere vernieuwing van de Belgische vissersvloot. Vele schepen, in de jaren 1930 of er vóór gebouwd, benaderen of overschrijden de dertig jaar. Dit is normaal de ouderdom waarop ernstig door de reder dient nagegaan te worden of de onderhouds- en herstellingswerken geen te zware last in de uitbating beginnen te vormen en of zijn schip nog hetzelfde rendement heeft als de jongere eenheden.

Soms staat de reder daarbij voor een moeilijke keuze : verder werken met verouderd materiaal of een zware schuld aangaan. Uit een dergelijke moeilijkheid bestaat mijns inziens maar één uitweg : samenwerking tussen de reders. Indien in dergelijk geval twee-drie reders de hoofden — en de geldbeugels — bij elkaar steken dan bestaat de mogelijkheid de vernieuwing van de vloot geleidelijk door te voeren en met geen al te zware schuld aan scheepskrediet te vertrekken.

Immers, het gaat met het scheepskrediet zoals met alle menselijke zaken : naarmate het gebruik dat men er van maakt is het tot het slechtste of tot het beste in staat, in andere woorden het wordt voor de reders of een blok aan het been of een krachtig geneesmiddel.

WIJ MOETEN MEE MET ONZE TIJD

Hoe ons vaartuig inrichten om renderend te zijn ?

(Vervolg van blz. 7)

minst met het redersberoep vertrouwd zijn en geen begrip hebben van het te presteren werk. Er zou terzelfdertijd aandacht dienen besteed te worden dat er niet teveel vaartuigen van hetzelfde type gebouwd worden. Door de diensten van het Krediet aan de Nijverheid zou er tevens dienen opgelet te worden dat bij het inbouwen van een nieuwe motor in een oud, houten vaartuig, dit nog wel de nodige waarborgen biedt en zeewaardig is Het is bewezen dat dit in vele gevallen slechte gevolgen met zich heeft gebracht, wat zelden voorkomt in ijzeren of stalen vaartuigen, gezien deze vaartuigen normaal een langere levensduur hebben. Daarom ben ik van oordeel dat de bouw zoveel mogelijk naar staal dient gericht.

Ook aan de haringvisserij zou de «Hinders» goede diensten kunnen bewijzen. Er zouden bv. regelmatig verschillende types van netten kunnen beproefd worden en er desnoods veranderingen aan brengen.

Waardoor wordt er door de Nederlandse haringvloot zo veel meer haring gevangen dan bij ons ? Doodeenvoudig omdat ze op dit gebied veel verder staan dan wij. Aan de netten wordt er bv. veel meer aandacht besteed dan bij ons, terwijl de reders veel meer geholpen worden dan wij. De Nederlanders zijn nochtans niet slimmer dan wij, maar zij worden gesteund, en daar ligt de gehele kwestie.

SAMENWERKING DER REDERS

Tenslotte nog een woordje over de reders zelf. Zij zijn het die in de eerste plaats een grote verandering kunnen teweeg brengen door een grotere samenhorigheid en samenwerking ondereen. Al te lang is er de gedachte geweest van het eigenbelang, wat ten alle tijde verkeerd is. Want tenslotte heeft de gehele visserij belang bij een onderlinge samenwerking. Er kunnen zoveel gedachten uitgewisseld worden en samengebundeld die mogelijk tot de gepaste oplossing kunnen leiden.

In de visserijscholen o.m. zou er volgens mij een grotere aandacht dienen besteed te worden aan het latere leven van reder, uitbating van schepen, boekhouding, enz... Dit zou ten zeerste van pas komen daar maar al te dikwijls een schipper, reder wordt.

Ik zal nu maar stoppen, maar ik ben er van overtuigd dat er over al deze punten nog heel wat meer kan geschreven worden.

xxx

Tot daar dan onze reder-visser die, en dit kan moeilijk weerlegd worden, boordevol goede en interessante ideeën steekt. Hij is echter de mening toegedaan dat dit alles wel zeer moeilijk tot stand zal komen om 2 redenen :

1) omdat de nodige steun ontbreekt ;
2) omdat de vereiste samenwerking niet bestaat.

Hij heeft absoluut gelijk als hij aanhaalt dat er door een onderlinge samenwerking veel meer zou kunnen bereikt worden. Wij kunnen hier slechts aan toevoegen : «Wat helpen kaars en bril, als den uil niet zien wil».

DIENT UZELF

KOOPT BIJ UZELF

WORDT UZELF

U KUNT ZELF DE VERKOOPPRIJS VASTSTELLEN, WANT IN UW BEROEPSVERENIGING, BENT UZELF EN KLIENT EN LEVERANCIER

REDERS VAN DE OOSTKUST :

KOOPT

BIJ

HAND IN HAND

Tel. : 541.17

ZEEBRUGGE

2381V

BEDENKINGEN

door P. HOVART,

secretaris van de Bedrijfsraad

voor de Visserij



Bij het einde van het jaar is het zowat de gewoonte dat men het afgelopen jaar gaat overschouwen, dat men lessen trekt uit zijn bevindingen en dat men voornemens maakt voor het komende jaar. Ook voor het visserijbedrijf kan dit gedaan worden. Het lijkt mij echter beter bij het jaareinde enkele bedenkingen te maken over een aantal vraagstukken die de kern van de mogelijkheden en moeilijkheden van het bedrijf uitmaken.

TERRITORIALE WATEREN

Voor de produktiesektor komt vooreerst het probleem van de breedte van de territoriale wateren en de visserijzone steeds meer en meer in een beangstigend daglicht te staan. Sedert de uitbreiding van de visserijgrenzen tot 12 mijl rond IJsland (1 september 1958) en vooral sedert het mislukken van de Tweede Internationale Conferentie over het Zeerecht (maart-april '60) wordt de bedreiging voor het verlies van visgronden scherp gesteld. Een groot aantal landen zoekt in de mislukking van de Conferentie een motief om tot een unilaterale uitbreiding van de territoriale wateren en visserijzone over te gaan — en vanzelfsprekend tot het maximum van eigen voordeel. De bedreiging wordt momenteel echter versterkt door het feit dat men door bilaterale overeenkomsten een internationaal vraagstuk wil oplossen : differentiële toestanden tussen belanghebbende landen kunnen hierdoor ontstaan, terwijl het gevaar van de afwenteling van de toegevingen op landen die in een minder sterke onderhandelingspositie staan, niet denkbeeldig is. Is het niet in deze zin dat Groot-Brittannië een Europese Visserijgemeenschap voorstaat ? Welke zal anderzijds de positie van West-Duitsland worden ten opzichte van zijn partnerlanden in de E.E.G. bij zijn onderhandelingen met Noorwegen ?

Naar mijn oordeel hadden de E.E.G.-landen reeds lange tijd een gemeenschappelijke houding ten aanzien van de visserijgrenzen moeten bepalen. De positie van Frankrijk, Italië, Nederland, West-Duitsland en België ten aanzien van het vraagstuk is wel niet identiek, doch de standpunten wijken praktisch niet van elkaar af. Daarbij vormt dit probleem één van de hoekstenen van het te plannen gemeenschappelijk visserijbeleid in de E.E.G. Tenslotte zouden de E.E.G.-landen met een gemeenschappelijk standpunt sterker gestaan hebben bij eventuele bi- of multilaterale onderhandelingen. Het vraagstuk van de visserijzones kan natuurlijk niet beperkt blijven tot zes landen, doch vergeten we niet dat bij de onderhandelingen over de visserijgrenzen het een kwestie is van « geven en nemen ».

DE UITPUTTING VAN DE VISGRONDEN

Een ander belangrijk internationaal probleem voor de produktiesektor is de uitputting van de visgronden. In de traditioneel beviste gebieden lopen de vangsten in verhouding tot de krachtinspanning duidelijk meer en meer achteruit, terwijl anderzijds ook de gemiddelde grootte van de vis merkelijk vermindert. De Conventie van Londen van 1946 heeft met de maatregelen voor minimummaaswijdte en minimumlengte slechts een zeer beperkte invloed gehad. De basis voor een regeling in internationaal verband werd evenwel gelegd.

De nieuwe Overbevissingsconventie die deze van 1946 gaat vervangen, bevat wel grotere mogelijkheden om de visstapel te beschermen (o.m. kunnen gesloten seizoenen en gesloten visgebieden ingevoerd worden), doch een effektief internationaal kontrolesysteem zal noodzakelijk zijn, terwijl verder nauwer internationaal overleg over het rationeel gebruik van de visserijmogelijkheden onontbeerlijk is. Hoofdzaak wordt dat op dit gebied niet te veel tijd verloren gaat, vermits een gevolg van de uitbreiding van de territoriale wateren zal zijn dat een groter aantal vaartuigen op de resterende visgronden zal gaan vissen, zodat het overbevissingsvraagstuk zich scherper zal gaan stellen.

DE ECONOMISCHE BLOKVORMING

Een derde vraagstuk dat echter niet alleen de produktiesektor raakt, maar zich ook tot de afzet- en de verwerkingssektor uitstrekt, is de « economische blokvorming ». Sedert 1 januari 1958 werd het visserijbedrijf opgenomen in de Europese Economische Gemeenschap — en wellicht wordt het ook ingeschakeld in de zg. Vrijhandelszone. Welke problemen er zich zullen stellen is moeilijk vooraf te bepalen ; het blijft momenteel beperkt tot een « tasten » in het duistere. Eén zwak punt mag reeds vooropgesteld worden, namelijk het nog niet tot stand komen van een basis van gemeenschappelijke visserijpolitiek in de E.E.G. Wanneer men deze vaststelling koppelt aan het geciteerde probleem van de territoriale wateren, dan krijgt men een dubbele indruk : ofwel is er van de E.E.G.-visserijpolitiek niet veel te verwachten ofwel is het principe reeds voorbijgestreefd.

Deze drie internationale vraagstukken — visserijgrenzen, overbevissing en economische blokvorming — mogen ons echter de nationale moeilijkheden niet doen vergeten. De produktiesektor kampt nog altijd met het rendabiliteitsprobleem, met een verouderd produktieapparaat, met een bemanningstekort, met de verzorging van de vangst aan boord, enz. Doch het lijkt me wel zo dat deze drie geciteerde internationale vraagstukken een beslissende invloed zullen uitoefenen op geheel het visserijbedrijf.

DE OPLOSSING ?

Bij deze veronderstelling rijzen onmiddellijk ook vraagstukken die in een nationaal kader zijn op te lossen. Vooreerst is er de noodzaak tot het vinden van nieuwe visgronden : het visgrondresearch met overheidshulp, zoals bv. in Groot-Brittannië, Noorwegen en West-Duitsland, dringt zich op. Hierbij kan zowel gezocht worden in zeegebieden die onze vissers nu reeds bevissen als in gebieden waar onze vissers niet of niet meer vissen. Buitenlandse ervaringen kunnen in dit verband ook zeer nuttig zijn.

Een verbetering van de visserijtechniek in de meest ruime zin is eveneens onontbeerlijk. Het studiewerk dat momenteel in ons land reeds wordt ondernomen, moet worden geïntensifieerd. De projekten moeten worden afgebakend en zowel met technische en biologische als met sociale en economische faktoren moet rekening worden gehouden.

Tenslotte kan uit dit alles resulteren dat de struktuur van de vloot volledig moet gewijzigd worden. Het wordt de vraag welk renderend scheepstype moet worden gebouwd. Moet uitgezien worden naar grotere vaartuigen met verwerking en/of bevriezen van de vangst aan boord of moet de richting ingeslagen worden van het middenslag scheepstype ? Moet de produktie van de volksvis — onder welke vorm ook — of deze van de fijne vissoorten worden gestimuleerd ?

xxx

De afzet- en de verwerkingssektor kennen enerzijds hun eigen mogelijkheden en moeilijkheden, maar zijn anderzijds ook in hun evolutie gebonden aan de produktiesektor.

Ons afzet- en verwerkingsapparaat is zwakker uitgebouwd dan in bepaalde buurlanden, zoals bv. in Groot-Brittannië en West-Duitsland. Het moet echter erkend worden dat de distributie- en de verwerkingssektor kwalitatieve en kwantitatieve behoeften hebben die door de produktie niet steeds worden begrepen. Verder is de concurrentie ten opzichte van enkele buurlanden bepaald scherp. Tenslotte laat zich het gemis aan doeltreffende propaganda in deze sektoren sterk voelen.

AFZET EN VERWERKING

Nochtans liggen voor de afzet en de verwerking grote wegen open.

Naar mijn mening moeten de afzet- en verwerkingssectoren een bredere en diepere uitbouw krijgen, hetgeen meteen een wijziging in hun struktuur veronderstelt. In het vooruitzicht van een grotere afzetmarkt moeten beide sektoren meer industrieel opgevat worden, moet hun kapaciteit verhoogd, moeten nieuwe produkten en nieuwe verkoopvormen gelanceerd worden. Aan de basis van de ontwikkeling ligt evenwel ook het researchwerk.

Met deze mogelijkheden rijzen ook bepaalde financiële aspekten.

Persoonlijk denk ik dat dit enigszins kan ondervangen worden door een meer vertikale uitbouw van het bedrijf. Verder blijft er de gebondenheid aan de produktie : de kern van belangenkonflikten. Het zou zo moeten zijn dat de ontwikkeling van de produktie en de afzet of verwerking hand in hand gaan.

Het heeft geen zin meer uit te werken of te investeren in één van de sektoren als de andere ten achter blijven.

xxx

Is in het licht van deze mogelijkheden en moeilijkheden het vooruitzicht in onze visserij nu somber ? Beslist niet. Ik geloof dat de mogelijkheden de moeilijkheden overtreffen. Verder heeft de visserij zich steeds aan wijzigende omstandigheden aangepast. Tenslotte wordt het studie-apparaat meer en beter uitgebouwd, zodat langs deze weg een basis kan worden gelegd voor een degelijke visserijpolitiek die de mogelijkheden kan realiseren en de moeilijkheden ondervangen.

VERGADERING van de PARITAIRE COMMISSIE

Heden vrijdag 23 december vergadert de paritaire kommissie voor de Zeevisserij op het Gerechtshof te Oostende met als dagorde :

1) lonen der arbeiders en arbeidsters tewerk gesteld in de vispakhuizen van de kust ;
2) rechten van de visser bij ziekte of ongeval overkomen in dienst van het schip: aanbevelingen aan de heer minister van Arbeid en Soc. Voorzorg ;
3) vislosserskaarten voor 1961 ;
4) gelijk loon voor gelijk werk.

Reders - Vissers

ALLE VISSERIJTUIG
TOUWWERK, GAREN, NETTEN
OLIEGOED, ZEELAARZEN, BOORDGEREI
SYNTHETISCHE GAREN S

★

Rubbervlotten
Mazout
Lichte Fuel

vindt U bij

S.C.A.P.

UW COOPERATIEVE

OOSTENDE Hendrik Baelskaai 27 Telefoon (059) 729.51

HOGE
KWALITEIT

LAGE PRIJS

VLUGGE
LEVERING

Zalig kerstfeest aan de vissers

Het wordt weer Kerstdag...

En thuis leggen ze een plaatje op. Zelfs in de jukeboxen van de café's klinken klokken en kinderstemmen. In al de winkels staat een kerstboom. De straat is schoon verlicht. De mensen zijn stiller, broederlijker.

Er hangt geluk in de lucht.

De families komen samen. Men wisselt kleine geschenken, men haalt herinneringen op, de kleintjes zingen een liedje van school.

En gij, Vissers, die ergens op het Kanaal of op de verre banken van IJsland in de barre winter sjouwt, hoe moet ik U een gelukkig Kerstfeest wensen ? Voor U geen klokkengelui maar het eentonig stampen van de motor. Voor U geen witbesneeuwd stalletje maar ijskegels aan de reling. Geen gele en blauwe lichtjes in de takken van een kerstboom maar de dansende lichtjes in de verte van schuiten in de nacht. En het enige orgel dat ge hoort is dat van de wind die loeit in want en masten.

Zal het voor U geen Kerstdag zijn dit jaar ? Waarom niet, beste Vissers ?

Al die lichtjes en die liedjes maken de Kerstgeest niet. Het helpt een beetje de stemming. Dat is al. Er wordt van ieder mens, ook van ons, veel meer gevraagd. De Kerstdag is een taak, een opdracht voor de mensen die nu leven.

De geest van God, de geest van goedheid gaat zijn gang door de geschiedenis. God wil meer en nader bij de mensen zijn. Hij wil dat er onder de standen en de rassen meer broederbanden groeien ; Hij wil meer goedheid — meer kameraadschap en meer rechtvaardigheid.

En hoe kan Hij het nu anders dan door ons ? Iedere keer dat wij iemand helpen, dat wij goed zijn voor onze kinderen, vriendelijk voor onze vrouw, maken wij Kerstdag veel meer dan met dennetakken en borrels.

Wij gaan er in onze klap en in onze doening dikwijls een beetje ruw door. Maar in het diepste van ons hart is er toch altijd iets dat geweldig veel deugd heeft van goedheid. Goedheid geven en goedheid krijgen is het beste dat ons leven bieden kan. Dat is het juist dat met Kerstdag moet boven komen.

Kristus heeft het lichaam van zijn Moeder nodig gehad om op de wereld te komen. Hij heeft nu het onze nodig om er weer op te komen : onze hand om een klopke te geven op de schouder van een maat die in de miserie zit, onze mond om een liedje te schuifelen als we goesting hebben om te sakkeren.

Kunt ge Kerstdag niet genieten in een warm hoekje van uw huis, gij kunt Kerstdag maken in het logies of op dek. En als gij dat wilt doen zult gij nog meer deugd van hebben... diep in U... in het beste van Uzelf.

Zalig Kerstfeest, dappere, goede Vissers.

E. EVRARD

Aalmoezenier

EEN NIEUWE FRANSE TREILER TE WATER

Zaterdagmiddag werd op de werven der firma Beliard, Crighton en Co te Oostende, een nieuwe treiler voor rekening van de «Soc. An. Pêcheries de Cornquaille te Lorient (Frankrijk) te water gelaten.

Deze tewaterlating had in ideale omstandigheden plaats en in tegenwoordigheid van talrijke overheden, waaronder de h. Parmentier, sekretaris generaal van het Ministerie van Landbouw, de h. en mevr. Ct Delforge, de h. en mevr. Chardonne, de h. Nicolini, dir. de la Marine Marchande te Parijs, de h. Pascalini, vice Konsul te Gent en talrijke plaatselijke personaliteiten uit de nijverheid.

De meter van het tewater gelaten schip was niemand minder dan Mad. Jean Le Baron van Lorient.

De prachtige treiler heeft als afmetingen : lengte over alles : 41,50 m breedte : 7,90 m. De visruimen hebben een inhoud van 200 m3.

Hij zal voorzien worden van een motor Deutz S.B.V.8M. van 900 pk op 380 toeren, een Rankkeerkoppeling en een vislier van de firma Bruselle te Nieuwpoort.

Op het vaartuig is een 15-koppige bemanning voorzien.

Geen viswinkels meer ?

In Engeland, ten Zuiden van Glasgow, is op 10 jaar tijd een nieuwe stad ontstaan, zoals veel gebeurt aan de rand van grootsteden. Alles in deze stad is nieuw : huizen, winkels, fabrieken enz...

Het eigenaardige echter, en dit vooral in Engeland, is wel dat deze stad geen enkele viswinkel telt. De vis wordt er uitsluitend verkocht in groentenwinkels en grootwarenhuizen. Natuurlijk gaat het hier om diepbevroren vis, waarvoor naar het schijnt, niettegenstaande de hoge kosten van installatie, goede vooruitzichten bestaan. Geef ons toch nog liever een vers «platje»...

PARLEMENTAIRE VRAAG

VAREND PERSONEEL VAN DE ZEEMACHT

Volksvertegenwoordiger J. Piers heeft aan de Minister van Landsverdediging volgende vraag gesteld :

Wegens de eenvormigheid der weddeschalen in de drie strijdmachten staat men voor het feit dat een **zeegaand** lid van de Zeemacht (hetzij officier, hetzij onderofficier, hetzij matroos) precies evenveel verdient als eender welke kollega met zelfde rang en anciënniteit van het Leger, de Luchtmacht (piloten uitgezonderd) of van de landdiensten van de Zeemacht.

Het weze opgemerkt welk verschil er bestaat tussen het **varend** personeel van de **Zeemacht** en alle andere kategorieën van militairen :

— in de verantwoordelijkheid : welke luitenant of kapitein van het landleger of van een administratieve dienst draagt geheel en alleen de totale verantwoordelijkheid van mensenlevens (40 tot 100) en van een schip van ongeveer 80 millioen frank ?

— in de werkuren : als het schip vaart werkt ieder bemanningslid minstens 8 uur overdag plus 4 uur 's nachts, dag in, dag uit. Als het schip in de haven ligt moet een matroos of een jonge onderofficier één dag op drie, een ouder onderofficier of een officier, één dag op vijf wacht lopen, en is aldus belet naar huis weer te keren. Daarbij gerekend dat het werk die dagen doorloopt tot ongeveer 24 u. Vergelijke men met het landleger of een waldienst van de Zeemacht : een wachtdag om de twee weken.

— in de familiescheidingen : de militair gaat praktisch alle dagen terug naar huis. De bemanningsleden van de gekommissioneerde schepen van de Zeemacht kennen gemiddeld 180 à 200 dagen vaart in het jaar. Scheidingen van 3 maanden zijn courant. Men heeft er gekend, en men zal er nog kennen, van 8 en 11 maanden.

— in de omstandigheden van het werk : hoe is het mogelijk het hard, lastig, en in sommige weersomstandigheden gevaarlijk werk van een zeeman op gelijke voet te stellen met dat van walmilitairen ?

In antwoord op de desiderata van de belanghebbende werd door uw departement opgeworpen :

— 1) aan boord van de gekommissioneerde schepen wordt het voedsel op kosten van de Staat uitgedeeld.

Maar is dit niet de meest elementaire plicht van de Staat ? Als het schip op zee is, moeten vrouw en kinderen ook gevoed worden, en de afwezigheid van het familiehoofd vermindert in geen enkele mate de onkosten. Daarbij komt dat in het landleger ieder militair die ten velde trekt, of met zending gestuurd wordt, op kosten van de Staat gevoed wordt.

— 2) de bemanningsleden ontvangen een vergoeding voor diverse onkosten als zij aan de wal gaan in het buitenland.

Dit is ook het minste dat men voor hen kan doen. Het zou onmenselijk zijn dat zij hun kleine uitgaven veroorzaakt door hun verblijf in het buitenland zouden moeten dekken ten koste van het familiaal budget.

— iedereen zijn werk moet doen : administratieven dienen te schrijven, techniekers te werken in de ateliers, zeelieden moeten varen. Het is dus normaal dat het varend personeel van de Zeemacht alle nadelen van zijn beroep lijdt.

Redenering die hedendaags geen steek meer houdt, in geen enkele kategorie van burgers.

Het zou dan ook gepast zijn moest een **zeevergoeding** aan het personeel van de zeebodems (haven- en dienstschepen uitgesloten) kunnen worden toegestaan.

Wat zou een dergelijke vergoeding aan de Staat kosten ?

A. Gemiddeld aantal gekommissioneerde schepen per jaar

	man
Kamina (weldra afgeschaft)	160
Visserijwachtschip	100
Atelier-herstelschip	90
2 hoogzeemijnvegers	150
4 kustmijnvegers	160
4 ondiep water mijnvegers	64
Totaal	724

B. Zij een vergoeding van een 13e maand voor varend personeel :

Het personeel wordt ongeveer als volgt verdeeld :

10 t.h. officieren, dus 72 aan gemiddeld 10.000 F per maand maakt 720.000 F per jaar ;

45 t.h. onderofficieren, 326 aan gemiddeld 5.000 F per maand maakt 1.630.000 F per jaar ;

45 t.h. matrozen en 1e matrozen aan gemiddeld 3.500 F per maand maakt 1.141.000 F per jaar ;

Totaal maakt dit 3.491.000 F per jaar.

Het toestaan van een welverdiende zeevergoeding zou dus ongeveer 3,5 miljoen aan de Staat kosten, wat op een budget van miljarden weinig betekent.

Zou dhr Minister van Landsverdediging mij zijn standpunt ter zake willen laten kennen ?

Jan Piers.

DAT IS VISPROPAGANDA

West-Duitsland kent, zoals wij de Club Montagné, zijn klub van lekkerbekken de «Club Culinaire». Deze klub verzamelde vorige week 200 leden uit binnen- en buitenland voor een feestmaal bestaande uit 8 gangen, dus niet voor tere magen, waarbij zelfs een kok uit Pakistan en een Indische kok hun medewerking verleenden.

Het hoogtepunt van de maaltijd was echter de 4e gang : een reuzenheilbot van 200 kg welke in een pan op maat klaargemaakt werd in 600 liter vocht. Het is slechts de 3e maal in de geschiedenis van de kookkunst, dat dergelijke reuzenvis onverdeeld toebereid wordt, wat dan ook een waagstuk was voor de keukenpieten.

Niettemin vormde hij het hoogtepunt van het feest, opgediend met 4 verschillende pikante sausen.

Berichten hierover verschenen in de pers, radio, televisie en filmaktualiteiten.

NIEUWE SMEERMIDDELEN

met sterk anti-slijtage vermogen
verlengen de levensduur
van uw marinemotoren.

SHELL HEEFT DE GAMMA VAN HAAR ALEXIA OLIEN AANGEVULD !

Gezien het sukses veroverd met haar goede gekende **ALEXIA OLIE A,** lanceert Shell twee niet geëmulgeerde oliën van het ALEXIA type :
ALEXIA OLIE 40 en ALEXIA OLIE 50
Deze oliën zijn geen wateremulsies en bevatten geen **vaste** toevoegingen in suspensie.



SHELL ALEXIA OLIEN
zijn zuivere produkten met onbeperkte stockage mogelijkheden zonder gevaar voor separatie. Eens te meer bevestigt Shell zijn reputatie van **leader** inzake smeerproblemen !

SHELL ALEXIA OLIEN

leader op smeergebied !

Wij moeten mee met onze tijd

Hoe ons vaartuig inrichten om renderend te zijn ?

(door Eug. Vlietinck

reder van de Z.543)



Dit is een vraag die misschien velen willen zien beantwoord worden maar dit is helaas daarom geen werkelijkheid.

Wij hebben even ons licht opgestoken bij een visser-reder die reeds een respektabel aantal jaren ondervinding heeft op gedaan. Wij geven in onderstaande tekst weer wat de reder in kwestie het minimum vereiste acht opdat een vaartuig zou renderend zijn.

«Het aanpassen van een vaartuig aan de vereisten van de steeds toenemende modernisering die zich opdringt, t.t.z. alle nuttige navigatietoestellen is noodzakelijk, en met deze toestellen bedoelen we dan in het bijzonder de Decca en de Track Plotter. Dit zijn immers de meest nuttige toestellen voor de visserij. Door het gebruik van deze apparaten vloeit immers voort:

— minder verlies van netten ;
— uitsparing van brandstof ;
— betere voorwaarden om de visserij te bedrijven, dus grotere vangsten.

Ook het gebruik van de dieptemeter heeft reeds voldoende nut opgeleverd. Aan de hand van dit toestel komt men immers vele bijzonderheden te weten over de zeebodem, zoals bodemgesteldheid, rotsachtig, heuvelachtig.

HET VERZORGEN VAN DE VANGSTEN

Dit verdient vanwege de visser een zeer bijzondere aandacht, terwijl ook het onderhoud van het visruim dient gevolgd.

Vroeger geschiedde dit aan de hand van kurk, waarmede het visruim geïsoleerd werd. Thans bestaan er zeker betere middelen om de temperatuur in het visruim voortdurend in stand te houden en de vis te bewaren. Het schilderen van de houten wanden van het visruim, zo deze niet beslegen is met zink, of nog beter met aluminium, kan als volgt geschieden : ieder twee jaar een volledig onderhoud waarbij 2 lagen verf aangebracht worden, een eerste laag of grondlaag met gewone verf en dan een laag fichwith om het hout niet aan verrotting bloot te stellen. Ook de visplanken moeten steeds goed onder de verf zitten. Het is daarom ook aan te raden een stel reserveplanken in voorraad te hebben. Het is een feit dat vele vissersvaartuigen in zee gaan zonder de vereiste hoeveelheid ijs aan boord te hebben. Zo wordt dan de vangst gedurende de reis in het ijs geworpen zonder rekening te houden met de soort van vis welke gevangen werd. Ook aan het wassen en zuiveren van de vis dient een bijzondere aandacht besteed te worden. Het zand dient zorgvuldig uit de kieuwen verwijderd, terwijl de ingewanden volledig moeten weggenomen worden om een vlug bederf te vermijden.

HET GEBRUIK VAN NETTEN

Wat betreft de gebruikte netten kan het volgende gezegd worden. Het gebruik van netten dient aangepast al naar gelang de visgrond die bevaren wordt. Hier kunnen verschillende voorbeelden aangehaald worden zoals o.m. diep water, rotsachtige bodem, zandgrond en minder diep water. Dit zijn hier enkele voorbeelden en toch maakt dit 3 verschillende soorten van toepassing der netten uit. Bij het in gebruik brengen van een nieuwe korre dient deze om de 24 u. zorgvuldig nagekeken of het net in zijn oorspronkelijke staat gebleven is, of ten minste geen abnormale sleet ondergaan heeft, of het garen niet ingekrompen of uitgerokken is, of dat er niets aan de maten van de netten veranderd is. Dit werd tenandere reeds bewezen door het feit dat op visgronden waar normaal goede vangsten gemaakt werden, na een bepaalde tijd minder goede vangsten geboekt werden. Bij onderzoek bleek het dat de mazen der netten veel uitgerokken waren. Het overnemen van een net van een ander vaartuig is steeds af te raden, want het net dient steeds aangepast te worden aan het type van het vaartuig.

DE WERKOMSTANDIGHEDEN ONZER VISSERS EN DE VISGRONDEN

Een bijzonder woord over de werkomstandigheden van de vissers aan boord van hun vaartuig. Het leven aan boord dient steeds aangepast te worden, dit omwille van een goede verstandhouding onder de opvarenden. Bij een schip dat aan alle vereisten voldoet zal er veel en verzorgd werk kunnen gepresteerd worden, waar dit niet het geval is bij andere vaartuigen; wat tenslotte betere opbrengsten in de hand werkt. Het is daarom aangeraden dat elke reder zijn schip in de mate van het mogelijke aanpast aan de vereisten van een modern vaartuig, want tenslotte vanaf de middenslag visserij is de visser meer op zee dan thuis. Ieder schipper omet zelf zien waartoe een matroos best geschikt is. De ene is beter dan de andere, en dit moet de schipper inzien.

Bij het uitoefenen der visserij dient een vast plan opgemaakt waarop dient voortgegaan te worden. Het gaat niet op om steeds van de ene visgrond naar de andere te trekken. Men dient rekening te houden met de grootte en de kracht van het vaartuig bij het uitzoeken van de te bevissen gronden. Er is mij een geval bekend waarbij men reeds gedurende 4 jaar dezelfde visserij beoefende volgens een vast schema, d.w.z. om de 3 maanden en naargelang de tijd van het jaar verplaatsen wij onze visserij. Het trajekt beslaat dan een afstand van ca 100 mijl en ieder jaar vinden wij dezelfde visgrond van vorig jaar terug, steeds even rijk aan vis. In die 4 jaar tijd werd er geen enkele niet lonende reis gemaakt. Bij middel van de toestellen aan boord kan men ieder visgrond op papier vastleggen die even veel waard is en zelfs beter dan een zeekaart want men kan tot op een meter na dezelfde visserij bedrijven van het vorig jaar.

Het gaat niet op van te veronderstellen : ik ga een Decca en een Plotter plaatsen en ik zal veel vis vangen. Neen, zo eenvoudig is het niet. Ten eerste moet men zien dat de elektrische installatie aangepast wordt aan de te plaatsen toestellen en dit mag ook weer niet te primitief worden. De bemanning dient vertrouwd gemaakt te worden met de toestellen, om ze er mede te kunnen laten werken en op de wacht te kontroleren, want bij het vissen met een Decca-Plotter is het volledig anders gesteld dan bij een gewone visserij.

Bij een gewone visserij vermijdt men zo veel mogelijk de vuile grond terwijl men met de Plotter de vuile gronden opzoekt, zoals bij wrakken en tracht deze zo dicht mogelijk te benaderen want het is een feit dat er op deze plaatsen zeer veel vis gevangen werd. Ook de stroming is een faktor die een bijzondere aandacht verdient want op sommige gronden vangt men meest bij stroomtij, terwijl op de andere visgronden de grootste vangsten gemaakt worden bij kranktij. In een normale reis van 14 dagen komen deze twee verschijnselen allebei voor, zodat het de reder is die de beste mogelijkheid moet uitkiezen.

VERKOOP VAN DE VANGSTEN

Het markten van de gemaakte vangsten is afhankelijk van vele faktoren. Zo kan ik o.m. vermelden :

— zo kort mogelijke reizen ;

— met rog of kleine vis zo mogelijk in het begin der week;

— uitzien of niet teveel schepen van eenzelfde visserijgrond dezeldfe dag markten ;

— in acht name van de Virgiliedagen ;

— de vangst zo mogelijk drie dagen voordien opgeven.

Bij het verlaten van de visgrond dient men reeds te weten waar de volgende visserij zal bedreven worden, want het kan gebeuren dat U, door een reis één dag in te korten U de volgende reis veel voordeliger kunt doen verlopen, wat U in opbrengst en verbruik ten goede zal komen.

WAT DIENT GEDAAN OM EEN RENDERENDE VISSERIJ TE MAKEN

Zo dit kon tot stand gebracht worden, hetzij door een subsidie van de regering of door gelijk welk ander organisme, zou de reder in staat zijn, zijn vaartuig aan te passen aan de vereisten van de huidige toestand in de visserij. Dit zou dienen te geschieden onder het toezicht van bevoegde personen. Deze verandering zou volgens mij om de 10 jaar dienen te geschieden.

Ik vaar reeds 25 jaar en heb in de visserij reeds heel wat veranderingen zien tot stand komen. Hetgeen mij het meest is opgevallen is het volgende : een reder koopt een nieuw vaartuig. De eerste 6 of 8 jaar, in acht nemend dat het een houten vaartuig is, gaat alles goed en worden goede opbrengsten gemaakt, wat zowel de reder als de bemanning ten goede komt. Na een verloop van deze periode wordt het wat minder maar in geval de reder zelf meevaart kan het nog lonend blijven. Nu wordt het echter tijd om enige veranderingen aan het schip te laten doen. Doet hij dit niet en houdt hij zich aan het spreekwoord «het ging vroeger, waarom zou het nu niet gaan», dan is hij verloren want langzamerhand vermindert de opbrengst, de oude bemanning verlaat het schip, de herstellingskosten vermeerderen zowel voor het vaartuig als voor de motor, zodat het vroeger verdiende geld op geraakt. Later is de motor volledig versleten terwijl de reder met een waardeloos schip overblijft. Al zijn naarstige en onverdroten arbeid hebben tot niets gediend en zonder een rooie duit moet hij zijn oude dag in gaan.

Bij een ijzeren vaartuig is de levensduur wel iets langer en kan het ook gemakkelijker aangepast worden aan de vereisten van de tijd.

Ik zou voorstellen, om de voorUitgang in de visserij te bewerkstelligen, door het inschakelen van een visserij-onderzoekingsvaartuig, dat een staatsschip is om op deze wijze de middenslagvisserij nuttig te steunen door het opzoeken van nieuwe visgronden en deze op de kaart te brengen. In de zomer zou dit vaartuig op de veraf gelegen gronden kunnen opereren terwijl in de winter de meer nabije gronden zouden kunnen onderzocht worden. Ook het vraagstuk der te gebruiken netten zou door dit vaartuig mogelijk kunnen opgelost worden.

Bij de diensten van de Mij Krediet aan de Nijverheid zou er meer aandacht dienen besteed te worden aan het feit of de vaartuigen wel degelijk voldoen aan de vereisten welke een bepaalde soort visserij opdringt. Ik zou zelfs voorstellen dat er in de beheerraad van deze maatschappij enkele mensen zouden opgenomen worden die vertrouwd zijn met het vak van reder, in kort die vertrouwd zijn met de visserij en al de bijhorigheden. Er worden in sommige gevallen wat al te rap kredieten gegeven aan mensen die niet in het

(Zie vervolg blz. 11)

S. A. BELGE DU
FROID INDUSTRIEL

★

REDERIJKAAI 13

OOSTENDE

Telefoon 717.91 - 717.92

★

HET BESTE IJS	Zorgvuldige, regelmatige en spoedige bediening
BEWAARFRIGO'S	voor alle soorten vis elke gewenste temperatuur
QUICK FREEZING	aller soorten vis op —40° C in blok of separaat
KOELCELLEN	voor diepgevroren vis 6000 M3 aan —25° tot —35° C

Boodschap van onze visbewerkende Nijverheid

door de heer **LACOUR**

Afgevaardigde Beheerder van

Ostendia

Het gewetensonderzoek of indien men verkiest, de inventaris, waaraan het de traditie is zich op deze periode van het jaar te wijden, zal ongetwijfeld de snelheid meer doen uitkomen van de materiële vooruitgang die de hedendaagse wereld met zich meesleept en meer bijzonderlijk ons land, sinds de progressieve instelling van de Gemeenschappelijke Markt.

Men besteedt dikwijls minder aandacht aan de evolutie van de geestesgesteldheden die alhoewel minder snel en minder spectaculair, toch niet genegeerd kan worden. De tijd is nog niet zo ver af toen de verhoudingen tussen de visserij en de bewerkingsnijverheden beheerst werden door de enige zorg om partikuliere belangen te laten gelden.

Sedert kort, heeft de vermenigvuldiging van de kontakten aan de belanghebbenden geleerd elkander te kennen en te waarderen.

De tegenstanders van gisteren worden vervangen door deelgenoten die meer bevattelijk zijn voor de standpunten van hun geburen.

De konservennijverheid is zich bewust van het feit dat haar voorspoed en haar uitbreiding geconditionneerd zijn door de gezondheid en de levenskracht van de nationale visserij. Op de drempel van het nieuwe jaar verheugt zij zich in de tekens van verbetering, geboekt in de exploitatie voorwaarden van de visserij. Zij vormt de wens om deze vooruitgang te zien bevestigen onder begunstiging van de geleidelijke tewerkstelling van het plan voor gezondmaking en modernisatie. Zij wenst een grotere aanvoer van de vissoorten die haar interesseren, en namelijk garnaal, makreel, sprot, pilchard en eveneens,... de tonijn (ten opzichte van dewelke, een verleden week in dit blad verschenen artikel over de Noorse visvangst, haar belangstelling gewekt heeft).

Van haar kant blijft de konservennijverheid beslommerd door haar eigen moeilijkheden, waarvan wij ons vandaag zullen beperken zonder overleg er enkele op te sommen :

— moeilijkheden van bevoorrading van sommige vissoorten, zoals garnaal, enz...

— douaneregime dat de invoer van vis afkomstig uit Holland (en morgen uit Duitsland en uit Frankrijk) zwaarder treft dan dit van de overeenstemmende konserven.

— achteruitgang van de uitvoer en sluiting van sommige markten die de toekenning van deviezen voor de invoer van verbruiksprodukten weigeren.

— risico de Kongolese markt volledig te verliezen.

— gevoelige stijging van de minimalonen en verzwaring van de sociale lasten.

— aangroeiende konkurrentie van machtig uitgeruste en welvoorziene voortbrengers van de gemeenschappelijke markt.

— geboorte of ontwikkeling in sommige onderontwikkelde landen van konkurrerende nijverheden die genieten van gevoelig goedkopere arbeidskrachten.

— nadelige positie ten opzichte van de teruggaven in geval van uitvoer, die in sommige buurstaten hoger liggen.

— moeilijkheid om nieuwe artikels bij de kliëntele in te burgeren, tenzij zijn toevlucht te nemen tot verkooptechnieken, die de mogelijkheden van de gemiddelde nijverheden te boven gaan.

— dreiging van het in voege brengen van een kwellend en drukkend expertisereglement.

En wij laten er terzijde.

Vertrouwend op een betere toekomst, legt de konservennijverheid er zich op toe aan deze problemen en aan de andere het hoofd te bieden.

KERSTTIJD



door **HENRY DEVOS**

Ere-Directeur Generaal van het Zeewezen
Voorzitter van de Propagandavereniging voor Visverbruik

Kerstbomen — Kerstdromen !

Wij dromen van geluk en van vrede.

Wij hopen dat al de kommer in land en huis verdwijnen zal. Dat in ieder gezin, een straal van licht binnendringt. Dat door welstand, rust in de harten komt.

Hier, in het lage land van Vlaanderen, aan de rand van het water, waar de sterren met meer glans schitteren dan elders, en het schouwspel van lucht en golf geen einde heeft, gaan die wensen naar hen, de meest verdienstelijke, die, door al de hindernissen heen van weder en leven, onvermoeibaar, onversaags, hun karig bestaan verzekeren door een ondankbare strijd met de zee.

Voor de zeevisserij is de gezichtseinder niet geheel rooskleurig. Problemen van structuur en aanpassing zijn niet opgelost. In de wording der verenigde staten van Europa, wordt de baatzuchtige ijver van menig land gevoelig en de weerloze krachten van kleinere belangen liggen blootgesteld aan een onmeedogende mededinging. Er kan enkel redding komen door een daadwerkelijke, volledige, gelijkheid in de maatschappelijke en economische toestanden.

Ons volk is zo arbeidszaam en zo bekwaam als eender welk ander, maar het moet kunnen werken in gelijke voorwaarden met de vreemden.

Mogen wij hopen dat alle openbare besturen en private belangen, hand in hand, zullen samenwerken om dit doel te bereiken ?

De Propagandavereniging voor Visverbruik brengt een bescheiden hulp in dit probleem. De uitslagen die zij kon boeken, bijzonder in de Normaal- en Technische scholen waar er in het dienstjaar 1960, 150 lessen met visdemonstraties werden gegeven en in de vrouwenkringen waar 238 kooklessen werden ingericht en waarvoor de vis door de Commissie wordt aangekocht en aan de belanghebbenden kosteloos wordt geleverd, mag niet onderschat worden.

Meer spectaculaire middelen op grootscheeps plan, kunnen enkel aangewend worden, indien haar geldmiddelen merkelijk moesten toenemen. Zij bekwam de steun van velen die het belang der Zeevisserij naar waarde weten te schatten, zowel in de sector der productie als deze der distributie.

Zo ontstaat — stilaan — opbouwende samenwerking. Mogen wij zo onze bedrijvigheid bespoedigen !

Kerstbomen — Kerstdromen ?

NOORS - W.-DUITSE ONDERHANDELINGEN IN VERBAND MET HET BEVISSEN VAN DE NOORSE 12-MIJLENZONE

De Noors — W.-Duitse onderhandelingen welke tot doel hebben de mogelijkheden te onderzoeken om W.-Duitse vissersvaartuigen toe te laten de zone tussen de 6 en 12 mijlgrens verder te bevissen, hebben op 7-112-60 in Bonn een aanvang genomen.

Vóór de aanvang van deze onderhandelingen werd vernomen dat Noorwegen bij deze onderhandelingen handels-politieke eisen naar voor zou brengen. In een verklaring van het betrokken Ministerie te Oslo werd gewag gemaakt van het feit dat deze eisen « moeten gezien worden in het licht van de problemen die bestaan voor de Noorse uitvoer van vis naar W.-Duitsland, problemen die in het leven geroepen worden door het lidmaatschap van W.-Duitsland van de E.E.G. ». Naar vernomen werd zou Noorwegen bij de onderhandelingen tolvrije of verminderde tol export-quota voor Noorse vis naar W.-Duitsland eisen.

Men bedenke hier in eerste plaats dat Noorwegen ter gelegenheid van de beide Internationale Konferenties van het Zeerecht, welke in 1958 en 1960 te Genève gehouden werden, een solidaire regeling voor alle landen voorgestaan heeft, en zijn steun verleende aan het Amerikaanse en Kanadese voorstel. De handelwijze van Noorwegen druist nu regelrecht in, tegen het vroeger ingenomen standpunt.

Toonaangevende kringen in de Duitse Zeevisserij laken dan ook terecht de eisen van Noorwegen als « onrealistisch ». En onrealistisch is het inderdaad en absurd meteen, om traditionele visgronden eenzijdig voor zich op te vorderen, daarmede alle andere visserijlanden wat te ontnemen, en daarna onderhandelingen te voeren in de zin van « nu moogt U eventueel wel terugkomen daar waar wij U het thans verbieden, op voorwaarde dat U ons welbepaalde koncessies verleent » ! Dat zulks nu de bedoeling van de Noorse overheid is, blijkt voldoende uit het feit dat de voorkeur gegeven wordt aan bilaterale i.p.v. multilaterale overeenkomsten.

Naast deze lakende stemmen is echter eveneens een strekking die zich steunt op het feit dat het behoud van huidige visserijgrenzen een gedroomde wens was, maar dat de feiten voldoende bewijzen dat het zowel een wens als droom zal blijven. Deze mensen menen dat het onrealistisch zou zijn, wanneer men bedenkt dat Engeland eveneens dezelfde onderhandelingen voerde en zekere koncessies toestond, dat W. Duitsland dit niet zou doen.

We schreven het reeds en herhalen het thans weer. De situatie van W.-Duitsland is niet dezelfde als deze van Gr. Brittannië. In het kader van de E.E.G. heeft W.-Duitsland er zorg voor te dragen dat de eisen van Noorwegen en de daaruitvolgende koncessies de zeevisserij van de E.E.G.-landen niet schadelijk zullen beïnvloeden.

Nogmaals, onze overheid dient deze aangelegenheid van nabij te volgen.

DE GROOTSTE

Waarborgen

★

DE SNELSTE

Afhandeling

★

DE BETROUWBAARSTE

Ondervinding

★

vindt U bij

HULP IN NOOD

H. BAELSKAAI 27
NA BUREELTIJD :

OOSTENDE
Tel. (059) 725.23 (P. Vandenberghe)

Tel. (059) 716.89
762.60 (Mw Valette)

AGENTSCHAP « OOSTKUST »

ALBERTPLEIN 9
HEIST-a.-ZEE
Tel. (050) 514.36

NIEUWPOORT

VERBANCK JOZEF
HAVENSTRAAT 6
Tel. : (058) 233.74

DE BESTE VERZEKERING
VOOR VISSERSVAARTUIGEN
met
HET GROOTSTE AANTAL
VERZEKERDE VAARTUIGEN
DER KUST

BANK :
OOSTENDSE KREDIETBANK
OOSTENDE
P.C.R. 812.89
H.R. 11.151

2365V

Het scheepskrediet en de zeevisserij



door

M. POPPE

Adviseur op het Ministerie van Verkeerswezen

Het huidig stelsel van kredietverlening aan de zeevisserij is thans 12 jaar in voege. Het werd inderdaad georganiseerd door de wet van 23 augustus 1948

Nog zijn er reders die de juiste mogelijkheden van het scheepskrediet en de rol die het bij de vernieuwing van de vissersvloot kan spelen, niet hebben ingezien. Anderen daarentegen kennen de beperkingen niet van het scheepskrediet en menen dat ze krediet kunnen krijgen voor om het even welke werken en in om het even welke omstandigheden.

Om een juist inzicht te krijgen in de mogelijkheden en beperkingen van het scheepskrediet dient teruggegrepen te worden naar de wet van 23 augustus 1948. Deze wet bepaalt duidelijk de doeleinden en de middelen waarop beroep kan gedaan worden.

De wet machtigt kredieten toe te staan, tegen betaling van interesten, voor de vernieuwing of de uitbreiding van de Belgische vloot. Deze kredieten worden verleend hetzij door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid (N.M.K.N.) onder staatswaarborg, hetzij door een bijzonder Fonds dat door N.M.K.N. voor rekening van de Staat beheerd wordt. De mogelijkheid bestaat eventueel een staatstussenkomst in de interesten te bekomen. De interestlast voor de reder wordt dus in de eerste plaats bepaald door de interestvoet van het ogenblik van de N.M.K.N. Deze interestlast wordt gebeurlijk verlicht door een staatstussenkomst die bepaald wordt door de Minister van Verkeerswezen, na advies van het Technisch Comité voor het Scheepskrediet en die veranderlijk is naargelang de omstandigheden en het economisch belang van de kredietaanvraag.

Voor de visserij werd het scheepskrediet vooral aangewend voor de hernieuwing van de vloot. Inderdaad, het aantal schepen en de totale tonnemaat blijven in de laatste jaren ongeveer op hetzelfde peil. De schommelingen die zich van jaar tot jaar voordoen worden vooral veroorzaakt door het bijvoegen of verdwijnen van diepzeetreilers die door hun belangrijke tonnemaat per eenheid de cijfers van de totale vloot bij elke wijziging in de diepzeevloot gevoelig beïnvloeden.

Is er derhalve weinig verandering van aantal en tonnemaat (410 schepen einde 1953 met 25.670 brt, tegenover 432 schepen einde 1959 met 27.900 brt) dan is daarentegen de totale pk van de motoren sterk gestegen : van 59.676 pk in 1953 tot 72.107 pk einde 1959. Een verklaring van dit verschijnsel is gemakkelijk te vinden : het scheepskrediet is vooral tussengekomen om motoren in bestaande treilers door nieuwe en veelal sterkere te vervangen.

Inderdaad, naast kredietverlening voor de nieuwbouw van schepen, wordt ook krediet toegestaan voor inbouw van nieuwe motoren. Het is echter niet mogelijk krediet te bekomen in het kader van de wet van 1948 voor herstellings- en onderhoudswerken.

Een belangrijk punt dat wel eens uit het oog verloren wordt door de aanvragers van een scheepskrediet, is dat slechts krediet kan verleend worden indien bewezen is door de aanvrager dat hij over voldoende eigen middelen beschikt om een deel van de nieuwbouw of de nieuwe motor zelf te betalen. De wet legt inderdaad een maximum voor kredieten op van 70 % van de kostprijs van het nieuwe schip of de nieuwe motor, behoudens afwijking bij een ministerraad overlegd koninklijk besluit. Krediet kan slechts worden verleend aan iemand die kredietwaardig is, wat betekent dat de financiële toestand van de kredietaanvrager gezond moet zijn. Een opstapeling van schulden, én tegenover de officiële kredietverlener én tegenover derde personen, leidt tot een onhoudbare toestand. De afhoudingen op de bruto-besommingen, om de kredieten terug te betalen, stapelen zich dan op. De reders mogen niet uit het oog verliezen dat, wanneer ze krediet vragen zonder over voldoende eigen middelen te beschikken, ze in de eerste plaats zichzelf bedriegen. De strengheid waarmee getracht wordt na te gaan of de reder financieel er stevig voorkomt, is een voorzorg die in de eerste plaats de reder zelf ten goede komt.

Ongetwijfeld kan het scheepskrediet een belangrijke rol spelen bij de verdere vernieuwing van de Belgische vissersvloot. Vele schepen, in de jaren 1930 of er vóór gebouwd, benaderen of overschrijden de dertig jaar. Dit is normaal de ouderdom waarop ernstig door de reder dient nagegaan te worden of de onderhouds- en herstellingswerken geen te zware last in de uitbating beginnen te vormen en of zijn schip nog hetzelfde rendement heeft als de jongere eenheden.

Soms staat de reder daarbij voor een moeilijke keuze : verder werken met verouderd materiaal of een zware schuld aangaan. Uit een dergelijke moeilijkheid bestaat mijns inziens maar één uitweg : samenwerking tussen de reders. Indien in dergelijk geval twee-drie reders de hoofden — en de geldbeugels — bij elkaar steken dan bestaat de mogelijkheid de vernieuwing van de vloot geleidelijk door te voeren en met geen al te zware schuld aan scheepskrediet te vertrekken.

Immers, het gaat met het scheepskrediet zoals met alle menselijke zaken : naarmate het gebruik dat men er van maakt is het tot het slechtste of tot het beste in staat, in andere woorden het wordt voor de reders of een blok aan het been of een krachtig geneesmiddel.

WIJ MOETEN MEE MET ONZE TIJD

Hoe ons vaartuig inrichten om renderend te zijn ?

(Vervolg van blz. 7)

minst met het redersberoep vertrouwd zijn en geen begrip hebben van het te presteren werk. Er zou terzelfdertijd aandacht dienen besteed te worden dat er niet teveel vaartuigen van hetzelfde type gebouwd worden. Door de diensten van het Krediet aan de Nijverheid zou er tevens dienen opgelet te worden dat bij het inbouwen van een nieuwe motor in een oud, houten vaartuig, dit nog wel de nodige waarborgen biedt en zeewaardig is Het is bewezen dat dit in vele gevallen slechte gevolgen met zich heeft gebracht, wat zelden voorkomt in ijzeren of stalen vaartuigen, gezien deze vaartuigen normaal een langere levensduur hebben. Daarom ben ik van oordeel dat de bouw zoveel mogelijk naar staal dient gericht.

Ook aan de haringvisserij zou de «Hinders» goede diensten kunnen bewijzen. Er zouden bv. regelmatig verschillende types van netten kunnen beproefd worden en er desnoods veranderingen aan brengen.

Waardoor wordt er door de Nederlandse haringvloot zo veel meer haring gevangen dan bij ons ? Doodeenvoudig omdat ze op dit gebied veel verder staan dan wij. Aan de netten wordt er bv. veel meer aandacht besteed dan bij ons, terwijl de reders veel meer geholpen worden dan wij. De Nederlanders zijn nochtans niet slimmer dan wij, maar zij worden gesteund, en daar ligt de gehele kwestie.

SAMENWERKING DER REDERS

Tenslotte nog een woordje over de reders zelf. Zij zijn het die in de eerste plaats een grote verandering kunnen teweeg brengen door een grotere samenhorigheid en samenwerking ondereen. Al te lang is er de gedachte geweest van het eigenbelang, wat ten alle tijde verkeerd is. Want tenslotte heeft de gehele visserij belang bij een onderlinge samenwerking. Er kunnen zoveel gedachten uitgewisseld worden en samengebundeld die mogelijk tot de gepaste oplossing kunnen leiden.

In de visserijscholen o.m. zou er volgens mij een grotere aandacht dienen besteed te worden aan het latere leven van reder, uitbating van schepen, boekhouding, enz... Dit zou ten zeerste van pas komen daar maar al te dikwijls een schipper, reder wordt.

Ik zal nu maar stoppen, maar ik ben er van overtuigd dat er over al deze punten nog heel wat meer kan geschreven worden.

xxx

Tot daar dan onze reder-visser die, en dit kan moeilijk weerlegd worden, boordevol goede en interessante ideeën steekt. Hij is echter de mening toegedaan dat dit alles wel zeer moeilijk tot stand zal komen om 2 redenen :

1) omdat de nodige steun ontbreekt ;
2) omdat de vereiste samenwerking niet bestaat.

Hij heeft absoluut gelijk als hij aanhaalt dat er door een onderlinge samenwerking veel meer zou kunnen bereikt worden. Wij kunnen hier slechts aan toevoegen : «Wat helpen kaars en bril, als den uil niet zien wil».

DIENT UZELF
KOOPT BIJ UZELF
WORDT UZELF

U KUNT ZELF DE VERKOOPPRIJS VASTSTELLEN, WANT IN UW BEROEPSVERENIGING, BENT UZELF EN KLIENT EN LEVERANCIER

REDERS VAN DE OOSTKUST :

KOOPT
BIJ
HAND IN HAND

Tel. : 541.17

ZEEBRUGGE

2381V

BEDENKINGEN

door P. HOVART,

secretaris van de Bedrijfsraad

voor de Visserij



Bij het einde van het jaar is het zowat de gewoonte dat men het afgelopen jaar gaat overschouwen, dat men lessen trekt uit zijn bevindingen en dat men voornemens maakt voor het komende jaar. Ook voor het visserijbedrijf kan dit gedaan worden. Het lijkt mij echter beter bij het jaareinde enkele bedenkingen te maken over een aantal vraagstukken die de kern van de mogelijkheden en moeilijkheden van het bedrijf uitmaken.

TERRITORIALE WATEREN

Voor de produktiesektor komt vooreerst het probleem van de breedte van de territoriale wateren en de visserijzone steeds meer en meer in een beangstigend daglicht te staan. Sedert de uitbreiding van de visserijgrenzen tot 12 mijl rond IJsland (1 september 1958) en vooral sedert het mislukken van de Tweede Internationale Conferentie over het Zeerecht (maart-april '60) wordt de bedreiging voor het verlies van visgronden scherp gesteld. Een groot aantal landen zoekt in de mislukking van de Conferentie een motief om tot een unilaterale uitbreiding van de territoriale wateren en visserijzone over te gaan — en vanzelfsprekend tot het maximum van eigen voordeel. De bedreiging wordt momenteel echter versterkt door het feit dat men door bilaterale overeenkomsten een internationaal vraagstuk wil oplossen : differentiële toestanden tussen belanghebbende landen kunnen hierdoor ontstaan, terwijl het gevaar van de afwenteling van de toegevingen op landen die in een minder sterke onderhandelingspositie staan, niet denkbeeldig is. Is het niet in deze zin dat Groot-Brittannië een Europese Visserijgemeenschap voorstaat ? Welke zal anderzijds de positie van West-Duitsland worden ten opzichte van zijn partnerlanden in de E.E.G. bij zijn onderhandelingen met Noorwegen ?

Naar mijn oordeel hadden de E.E.G.-landen reeds lange tijd een gemeenschappelijke houding ten aanzien van de visserijgrenzen moeten bepalen. De positie van Frankrijk, Italië, Nederland, West-Duitsland en België ten aanzien van het vraagstuk is wel niet identiek, doch de standpunten wijken praktisch niet van elkaar af. Daarbij vormt dit probleem één van de hoekstenen van het te plannen gemeenschappelijk visserijbeleid in de E.E.G. Tenslotte zouden de E.E.G.-landen met een gemeenschappelijk standpunt sterker gestaan hebben bij eventuele bi- of multilaterale onderhandelingen. Het vraagstuk van de visserijzones kan natuurlijk niet beperkt blijven tot zes landen, doch vergeten we niet dat bij de onderhandelingen over de visserijgrenzen het een kwestie is van « geven en nemen ».

DE UITPUTTING VAN DE VISGRONDEN

Een ander belangrijk internationaal probleem voor de produktiesektor is de uitputting van de visgronden. In de traditioneel beviste gebieden lopen de vangsten in verhouding tot de krachtinspanning duidelijk meer en meer achteruit, terwijl anderzijds ook de gemiddelde grootte van de vis merkelijk vermindert. De Conventie van Londen van 1946 heeft met de maatregelen voor minimummaaswijdte en minimumlengte slechts een zeer beperkte invloed gehad. De basis voor een regeling in internationaal verband werd evenwel gelegd.

De nieuwe Overbevissingsconventie die deze van 1946 gaat vervangen, bevat wel grotere mogelijkheden om de visstapel te beschermen (o.m. kunnen gesloten seizoenen en gesloten visgebieden ingevoerd worden), doch een effektief internationaal kontrolesysteem zal noodzakelijk zijn, terwijl verder nauwer internationaal overleg over het rationeel gebruik van de visserijmogelijkheden onontbeerlijk is. Hoofdzaak wordt dat op dit gebied niet te veel tijd verloren gaat, vermits een gevolg van de uitbreiding van de territoriale wateren zal zijn dat een groter aantal vaartuigen op de resterende visgronden zal gaan vissen, zodat het overbevissingsvraagstuk zich scherper zal gaan stellen.

DE ECONOMISCHE BLOKVORMING

Een derde vraagstuk dat echter niet alleen de produktiesektor raakt, maar zich ook tot de afzeten de verwerkingssektor uitstrekt, is de « economische blokvorming ». Sedert 1 januari 1958 werd het visserijbedrijf opgenomen in de Europese Economische Gemeenschap — en wellicht wordt het ook ingeschakeld in de zg. Vrijhandelszone. Welke problemen er zich zullen stellen is moeilijk vooraf te bepalen ; het blijft momenteel beperkt tot een « tasten » in het duistere. Eén zwak punt mag reeds vooropgesteld worden, namelijk het nog niet tot stand komen van een basis van gemeenschappelijke visserijpolitiek in de E.E.G. Wanneer men deze vaststelling koppelt aan het geciteerde probleem van de territoriale wateren, dan krijgt men een dubbele indruk : ofwel is er van de E.E.G.-visserijpolitiek niet veel te verwachten ofwel is het principe reeds voorbijgestreefd.

Deze drie internationale vraagstukken — visserijgrenzen, overbevissing en economische blokvorming — mogen ons echter de nationale moeilijkheden niet doen vergeten. De produktiesektor kampt nog altijd met het rendabiliteitsprobleem, met een verouderd produktieapparaat, met een bemanningstekort, met de verzorging van de vangst aan boord, enz. Doch het lijkt me wel zo dat deze drie geciteerde internationale vraagstukken een beslissende invloed zullen uitoefenen op geheel het visserijbedrijf.

DE OPLOSSING ?

Bij deze veronderstelling rijzen onmiddellijk ook vraagstukken die in een nationaal kader zijn op te lossen. Vooreerst is er de noodzaak tot het vinden van nieuwe visgronden : het visgrondresearch met overheidshulp, zoals bv. in Groot-Brittannië, Noorwegen en West-Duitsland, dringt zich op. Hierbij kan zowel gezocht worden in zeegebieden die onze vissers nu reeds bevissen als in gebieden waar onze vissers niet of niet meer vissen. Buitenlandse ervaringen kunnen in dit verband ook zeer nuttig zijn.

Een verbetering van de visserijtechniek in de meest ruime zin is eveneens onontbeerlijk. Het studiewerk dat momenteel in ons land reeds wordt ondernomen, moet worden geïntensifieerd. De projekten moeten worden afgebakend en zowel met technische en biologische als met sociale en economische faktoren moet rekening worden gehouden.

Tenslotte kan uit dit alles resulteren dat de struktuur van de vloot volledig moet gewijzigd worden. Het wordt de vraag welk renderend scheepstype moet worden gebouwd. Moet uitgezien worden naar grotere vaartuigen met verwerking en/of bevriezen van de vangst aan boord of moet de richting ingeslagen worden van het middenslag scheepstype ? Moet de produktie van de volksvis — onder welke vorm ook — of deze van de fijne vissoorten worden gestimuleerd ?

xxx

De afzet- en de verwerkingssektor kennen enerzijds hun eigen mogelijkheden en moeilijkheden, maar zijn anderzijds ook in hun evolutie gebonden aan de produktiesektor.

Ons afzet- en verwerkingsapparaat is zwakker uitgebouwd dan in bepaalde buurlanden, zoals bv. in Groot-Brittannië en West-Duitsland. Het moet echter erkend worden dat de distributie- en de verwerkingssektor kwalitatieve en kwantitatieve behoeften hebben die door de produktie niet steeds worden begrepen. Verder is de concurrentie ten opzichte van enkele buurlanden bepaald scherp. Tenslotte laat zich het gemis aan doeltreffende propaganda in deze sektoren sterk voelen.

AFZET EN VERWERKING

Nochtans liggen voor de afzet en de verwerking grote wegen open.

Naar mijn mening moeten de afzet- en verwerkingssectoren een bredere en diepere uitbouw krijgen, hetgeen meteen een wijziging in hun struktuur veronderstelt. In het vooruitzicht van een grotere afzetmarkt moeten beide sektoren meer industrieel opgevat worden, moet hun kapaciteit verhoogd, moeten nieuwe produkten en nieuwe verkoopvormen gelanceerd worden. Aan de basis van de ontwikkeling ligt evenwel ook het researchwerk.

Met deze mogelijkheden rijzen ook bepaalde financiële aspekten.

Persoonlijk denk ik dat dit enigszins kan ondervangen worden door een meer vertikale uitbouw van het bedrijf. Verder blijft er de gebondenheid aan de produktie : de kern van belangenkonflikten. Het zou zo moeten zijn dat de ontwikkeling van de produktie en de afzet of verwerking hand in hand gaan.

Het heeft geen zin meer uit te werken of te investeren in één van de sektoren als de andere ten achter blijven.

xxx

Is in het licht van deze mogelijkheden en moeilijkheden het vooruitzicht in onze visserij nu somber ? Beslist niet. Ik geloof dat de mogelijkheden de moeilijkheden overtreffen. Verder heeft de visserij zich steeds aan wijzigende omstandigheden aangepast. Tenslotte wordt het studie-apparaat meer en beter uitgebouwd, zodat langs deze weg een basis kan worden gelegd voor een degelijke visserijpolitiek die de mogelijkheden kan realiseren en de moeilijkheden ondervangen.

VERGADERING van de PARITAIRE COMMISSIE

Heden vrijdag 23 december vergadert de paritaire kommissie voor de Zeevisserij op het Gerechtshof te Oostende met als dagorde :

1) lonen der arbeiders en arbeidsters tewerk gesteld in de vispakhuizen van de kust ;
2) rechten van de visser bij ziekte of ongeval overkomen in dienst van het schip: aanbevelingen aan de heer minister van Arbeid en Soc. Voorzorg ;
3) vislosserskaarten voor 1961 ;
4) gelijk loon voor gelijk werk.

Reders - Vissers

ALLE VISSERIJTUIG
TOUWWERK, GAREN, NETTEN
OLIEGOED, ZEELAARZEN, BOORDGEREI
SYNTHETISCHE GARENS

★

Rubbervlotten
Mazout
Lichte Fuel

vindt U bij

S.C.A.P.

UW COOPERATIEVE

OOSTENDE Hendrik Baelskaai 27 Telefoon (059) 729.51

HOGE KWALITEIT

LAGE PRIJS

VLUGGE LEVERING

2366V

Zalig kerstfeest aan de vissers

Het wordt weer Kerstdag...

En thuis leggen ze een plaatje op. Zelfs in de jukeboxen van de café's klinken klokken en kinderstemmen. In al de winkels staat een kerstboom. De straat is schoon verlicht. De mensen zijn stiller, broederlijker.

Er hangt geluk in de lucht.

De families komen samen. Men wisselt kleine geschenken, men haalt herinneringen op, de kleintjes zingen een liedje van school.

En gij, Vissers, die ergens op het Kanaal of op de verre banken van IJsland in de barre winter sjouwt, hoe moet ik U een gelukkig Kerstfeest wensen ? Voor U geen klokkengelui maar het eentonig stampen van de motor. Voor U geen witbesneeuwd stalletje maar ijskegels aan de reling. Geen gele en blauwe lichtjes in de takken van een kerstboom maar de dansende lichtjes in de verte van schuiten in de nacht. En het enige orgel dat ge hoort is dat van de wind die loeit in want en masten.

Zal het voor U geen Kerstdag zijn dit jaar ? Waarom niet, beste Vissers ?

Al die lichtjes en die liedjes maken de Kerstgeest niet. Het helpt een beetje de stemming. Dat is al. Er wordt van ieder mens, ook van ons, veel meer gevraagd. De Kerstdag is een taak, een opdracht voor de mensen die nu leven.

De geest van God, de geest van goedheid gaat zijn gang door de geschiedenis. God wil meer en nader bij de mensen zijn. Hij wil dat er onder de standen en de rassen meer broederbanden groeien ; Hij wil meer goedheid — meer kameraadschap en meer rechtvaardigheid.

En hoe kan Hij het nu anders dan door ons ? Iedere keer dat wij iemand helpen, dat wij goed zijn voor onze kinderen, vriendelijk voor onze vrouw, maken wij Kerstdag veel meer dan met dennetakken en borrels.

Wij gaan er in onze klap en in onze doening dikwijls een beetje ruw door. Maar in het diepste van ons hart is er toch altijd iets dat geweldig veel deugd heeft van goedheid. Goedheid geven en goedheid krijgen is het beste dat ons leven bieden kan. Dat is het juist dat met Kerstdag moet boven komen.

Kristus heeft het lichaam van zijn Moeder nodig gehad om op de wereld te komen. Hij heeft nu het onze nodig om er weer op te komen : onze hand om een klopke te geven op de schouder van een maat die in de miserie zit, onze mond om een liedje te schuifelen als we goesting hebben om te sakkeren.

Kunt ge Kerstdag niet genieten in een warm hoekje van uw huis, gij kunt Kerstdag maken in het logies of op dek. En als gij dat wilt doen zult gij nog meer deugd van hebben... diep in U... in het beste van Uzelf.

Zalig Kerstfeest, dappere, goede Vissers.

E. EVRARD

Aalmoezenier

EEN NIEUWE FRANSE TREILER TE WATER

Zaterdagmiddag werd op de werven der firma Beliard, Crighton en Co te Oostende, een nieuwe treiler voor rekening van de «Soc. An. Pêcheries de Cornquaille te Lorient (Frankrijk) te water gelaten.

Deze tewaterlating had in ideale omstandigheden plaats en in tegenwoordigheid van talrijke overheden, waaronder de h. Parmentier, sekretaris generaal van het Ministerie van Landbouw, de h. en mevr. Ct Delforge, de h. en mevr. Chardonne, de h. Nicolini, dir. de la Marine Marchande te Parijs, de h. Pascalini, vice Konsul te Gent en talrijke plaatselijke personaliteiten uit de nijverheid.

De meter van het tewater gelaten schip was niemand minder dan Mad. Jean Le Baron van Lorient.

De prachtige treiler heeft als afmetingen : lengte over alles : 41,50 m breedte : 7,90 m. De visruimen hebben een inhoud van 200 m3.

Hij zal voorzien worden van een motor Deutz S.B.V.8M. van 900 pk op 380 toeren, een Rankkeerkoppeling en een vislier van de firma Bruselle te Nieuwpoort.

Op het vaartuig is een 15-koppige bemanning voorzien.

Geen viswinkels meer ?

In Engeland, ten Zuiden van Glasgow, is op 10 jaar tijd een nieuwe stad ontstaan, zoals veel gebeurt aan de rand van grootsteden. Alles in deze stad is nieuw : huizen, winkels, fabrieken enz...

Het eigenaardige echter, en dit vooral in Engeland, is wel dat deze stad geen enkele viswinkel telt. De vis wordt er uitsluitend verkocht in groentenwinkels en grootwarenhuizen. Natuurlijk gaat het hier om diepbevroren vis, waarvoor naar het schijnt, niettegenstaande de hoge kosten van installatie, goede vooruitzichten bestaan. Geef ons toch nog liever een vers «platje»...

PARLEMENTAIRE VRAAG

VAREND PERSONEEL VAN DE ZEEMACHT

Volksvertegenwoordiger J. Piers heeft aan de Minister van Landsverdediging volgende vraag gesteld :

Wegens de eenvormigheid der weddeschalen in de drie strijdmachten staat men voor het feit dat een **zeegaand** lid van de Zeemacht (hetzij officier, hetzij onderofficier, hetzij matroos) precies evenveel verdient als eender welke kollega met zelfde rang en anciënniteit van het Leger, de Luchtmacht (piloten uitgezonderd) of van de landdiensten van de Zeemacht.

Het weze opgemerkt welk verschil er bestaat tussen het **varend** personeel van de **Zeemacht** en alle andere kategorieën van militairen :

— in de verantwoordelijkheid : welke luitenant of kapitein van het landleger of van een administratieve dienst draagt geheel en alleen de totale verantwoordelijkheid van mensenlevens (40 tot 100) en van een schip van ongeveer 80 millioen frank ?

— in de werkuren : als het schip vaart werkt ieder bemanningslid minstens 8 uur overdag plus 4 uur 's nachts, dag in, dag uit. Als het schip in de haven ligt moet een matroos of een jonge onderofficier één dag op drie, een ouder onderofficier of een officier, één dag op vijf wacht lopen, en is aldus belet naar huis weer te keren. Daarbij gerekend dat het werk die dagen doorloopt tot ongeveer 24 u. Vergelijke men met het landleger of een waldienst van de Zeemacht : een wachtdag om de twee weken.

— in de familiescheidingen : de militair gaat praktisch alle dagen terug naar huis. De bemanningsleden van de gekommissioneerde schepen van de Zeemacht kennen gemiddeld 180 à 200 dagen vaart in het jaar. Scheidingen van 3 maanden zijn courant. Men heeft er gekend, en men zal er nog kennen, van 8 en 11 maanden.

— in de omstandigheden van het werk : hoe is het mogelijk het hard, lastig, en in sommige weersomstandigheden gevaarlijk werk van een zeeman op gelijke voet te stellen met dat van walmilitairen ?

In antwoord op de desiderata van de belanghebbende werd door uw departement opgeworpen :

— 1) aan boord van de gekommissioneerde schepen wordt het voedsel op kosten van de Staat uitgedeeld.

Maar is dit niet de meest elementaire plicht van de Staat ? Als het schip op zee is, moeten vrouw en kinderen ook gevoed worden, en de afwezigheid van het familiehoofd vermindert in geen enkele mate de onkosten. Daarbij komt dat in het landleger ieder militair die ten velde trekt, of met zending gestuurd wordt, op kosten van de Staat gevoed wordt.

— 2) de bemanningsleden ontvangen een vergoeding voor diverse onkosten als zij aan de wal gaan in het buitenland.

Dit is ook het minste dat men voor hen kan doen. Het zou onmenselijk zijn dat zij hun kleine uitgaven veroorzaakt door hun verblijf in het buitenland zouden moeten dekken ten koste van het familiaal budget.

— iederen zijn werk moet doen : administratieven dienen te schrijven, techniekers te werken in de ateliers, zeelieden moeten varen. Het is dus normaal dat het varend personeel van de Zeemacht alle nadelen van zijn beroep lijdt.

Redenering die hedendaags geen steek meer houdt, in geen enkele kategorie van burgers.

Het zou dan ook gepast zijn moest een **zeevergoeding** aan het personeel van de zeebodems (haven- en dienstschepen uitgesloten) kunnen worden toegestaan.

Wat zou een dergelijke vergoeding aan de Staat kosten ?

A. Gemiddeld aantal gekommissioneerde schepen per jaar

	man
Kamina (weldra afgeschaft)	160
Visserijwachtschip	100
Atelier-herstelschip	90
2 hoogzeemijnvegers	150
4 kustmijnvegers	160
4 ondiep water mijnvegers	64
Totaal	724

B. Zij een vergoeding van een 13e maand voor varend personeel :

Het personeel wordt ongeveer als volgt verdeeld :

10 t.h. officieren, dus 72 aan gemiddeld 10.000 F per maand maakt 720.000 F per jaar ;

45 t.h. onderofficieren, 326 aan gemiddeld 5.000 F per maand maakt 1.630.000 F per jaar ;

45 t.h. matrozen en 1e matrozen aan gemiddeld 3.500 F per maand maakt 1.141.000 F per jaar ;

Totaal maakt dit 3.491.000 F per jaar.

Het toestaan van een welverdiende zeevergoeding zou dus ongeveer 3,5 miljoen aan de Staat kosten, wat op een budget van miljarden weinig betekent.

Zou dhr Minister van Landsverdediging mij zijn standpunt ter zake willen laten kennen ?

Jan Piers.

DAT IS VISPROPAGANDA

West-Duitsland kent, zoals wij de Club Montagné, zijn klub van lekkerbekken de «Club Culinaire». Deze klub verzamelde vorige week 200 leden uit binnen- en buitenland voor een feestmaal bestaande uit 8 gangen, dus niet voor tere magen, waarbij zelfs een kok uit Pakistan en een Indische kok hun medewerking verleenden.

Het hoogtepunt van de maaltijd was echter de 4e gang : een reuzenheilbot van 200 kg welke in een pan op maat klaargemaakt werd in 600 liter vocht. Het is slechts de 3e maal in de geschiedenis van de kookkunst, dat dergelijke reuzenvis onverdeeld toebereid wordt, wat dan ook een waagstuk was voor de keukenpieten.

Niettemin vormde hij het hoogtepunt van het feest, opgediend met 4 verschillende pikante sausen.

Berichten hierover verschenen in de pers, radio, televisie en filmaktualiteiten.

Nationale Schotel



ZEEVIS, RIJKE SCHOTEL, GEEFT GEZONDHEID EN AFWISSELING !

TONG-FILETS MAITRE D'HOTEL

BENODIGDHEDEN : 4 personen.
8 filets (minstens)
een tas melk
een geklopt ei
een weinig paneermeel en bloem
100 g hofmeesterbloem (boter + fijne kruiden en citroensap)

BEREIDING :

De tongen-repen wassen, afdrogen, door de melk trekken die gezouten is, daarna in de bloem rollen, de repen oprollen (ze blijven plakken door de bloem), deze opgerolde reepjes in het geklopt ei trekken en daarna door het paneermeel. Het frituurvet (liefst olie) verwarmen, daarin de opgerolde reepjes bakken, laten uitdruipen en zeer warm opdienen met boter op zijn Hofmeesters.

BOTER OP ZIJN HOFMEESTERS :
Bewerk de boter met citroensap en gehakte peterselie, kruiden met peper en zout.

TONG MET GARNAAL

BENODIGDHEDEN : enkele tongrepen
50 g champignons
100 g gepelde garnalen
enkele gekookte mosselen (niet verplichtend)
75 g boter
1/2 l water met witte wijn
tijm en laurier
1 eierdooier

BEREIDING :

De tong-repen koken in het mosselwater : (indien er geen mosselen worden gebruikt, het mosselwater vervangen door 1/2 l vocht bestaande uit water en wijn) ; daarbij tijm en laurier voegen.
Ondertussen de champignons stoven in boter met citroensap. Schik de gekookte tongen in een vuurvaste schotel, daarop de gestoofde champignons en rondom de gekookte mosselen en de garnalen.
SAUS :
1,5 dl braadvocht gieten op de geklutste eierdooier, goed roeren, hierbij boter bewerkt met bloem voegen, even laten doorkoken. Deze saus over de bereiding gieten en lichtjes laten kleuren in de oven.
Juist bij het opdienen overstrooien met gepelde garnalen en gehakte peterselie.
Opdienen als voorschotel met geroosterd brood.

KABELJAUW A LA BERCY

BENODIGDHEDEN : 4 personen.
Kabeljauw 750 g à 1 kg
enkele sjalotten
100 g boter
gehakte peterselie
1 dl witte wijn
citroensap

BEREIDING :

De vis in een geboterde vuurvaste schotel leggen, overstrooien met enkele lepels gehakte sjalotten en peterselie. Overgieten met 1 dl witte wijn en 1 dl water en enkele druppels citroensap. Boven op de vis stukjes boter leggen ,ongeveer 50 g. Deze schotel in een warme oven plaatsen en gedurende 25 minuten laten braden, dikwijls overdruipen. Op het einde van de braadtijd moet het kookvocht tot op 1/3 gebracht zijn. Dus 2/3 verdampt.
Na het einde van het braden de bereiding overgieten met citroensap en versieren met gehakte peterselie. Zeer warm opdienen met rijst of natuuraardappelen.

SCHELVIS « BONNE FEMME »

BENODIGDHEDEN : 4 personen.
Schelvis (ong. 1 kg).

BEREIDING :

Zie Kabeljauw Bercy
Wordt bereid op dezelfde wijze als kabeljauw Bercy maar op het ogenblik dat de bereiding in de oven wordt gelpaatst, voegt men er 150 g rauwe champignons bij, in schijfjes gesneden.

GRIET IN WITTE WIJN

BENODIGDHEDEN : 4 personen
een griet van 750 g à 1 kg
een gesneden ajuin en groentenruikertje
1/4 l water en 1 dl witte wijn

Saus : Braadvocht
2 eierdooiers
75 g boter

BEREIDING :

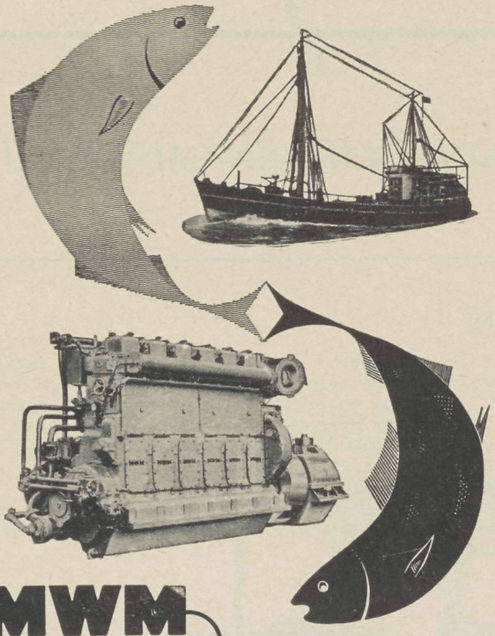
De griet van binnen en buiten kruiden met zout en peper. Een vuurvaste schotel inboteren, daarin de gekruide griet plaatsen en overstrooien met de gesneden ajuin, daarbij het groentenruikertje plaatsen. Overgieten met het vocht (1/4 l + 1 dl), overdekken met papier en in een warme oven laten braden gedurende 15 minuten.

Na het braden de griet op een schotel laten uitdruipen ; het vocht opvangen, laten afkoelen. De griet op een warme schotel schikken en met de saus overgieten.

SAUS :

Het vocht, ongeveer 1,5 dl, in een verlakt pannetje gieten, daarbij 2 eierdooiers voegen ; dit pannetje in een warmwaterbad op een zacht vuur plaatsen. Dit mengsel kloppen zonder onderbreking tot het mengsel dikt (ongeveer de dikte van mayonnaise) ; voeg daarbij de 75 g boter in kleine stukjes verdeeld. Op het laatste een weinig citroensap toevoegen.

EEN NATIONAAL BELANG: DE BELGISCHE VISSERIJ STEUNEN !



MWM
DIESEL

Scheepsdieselmotoren en hulpgroepen
VAN 3 TOT 2.000 PK

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

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

DIESEL MOTOR

DE SPECIALIST VAN DE SCHEEPVAART

N.V. ANGLO BELGIAN COMPANY

Wiedauwkaai 35 GENT - Tel. 23.45.41 (5 lijnen)

Telex 9.298

2383V

NEDERLANDSE INLEGGERIJ van rolmops, zure haring en haringfilets, **wenst te exporteren naar België en Luxemburg. Zoekt kontakt met belanghebbenden.**
Brieven onder nummer 2379V bureel van dit blad.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER STIJGEN !



SAIT
ELECTRONICS

TOT UW DIENST VOOR ALLE
RADIO- en NAVIGATIETOESTELLEN

RADIOTELEFONIE — RICHTINGZOEKERS — DIEPTEMETERS
RADARS — AUTOMATISCHE ROERGANGTOESTELLEN
DECCA NAVIGATORS — VHF UHF RADIOTELEFONIE
SSB ZENDER-ONTVANGERS — ENZ.

SAIT ZEEKUST

ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
NIEUWPOORT : 46, Kaai

2382V

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 2329V

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

INTERVIEW MET DE FIRMA VALCKE FRÈRES

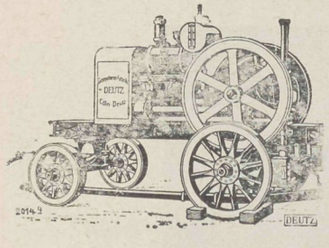
65 JAAR PIONIER IN DIESEL- EN 26 JAAR IN DEUTSMOTOREN

Op 3 december ll. vierde de firma Valcke Frères zijn jubilarissen en verdienstelijke leden van haar personeel in een groots feest. Te dier gelegenheid hadden wij, genodigden van de pers, de gelegenheid verschillende leden te interviewen over het verleden maar ook over de toekomstplannen van deze bij uitstek Oostendse firma.

Aan de hand van de gegevens en gesprekken die wij voerden met de heer Van Elslande, oud-directeur, die meer dan 50 jaar in dienst was van de firma en die vier generaties der familie Valcke kende, de heer afgevaardigde beheerder Jacques Bonnevie, de ingenieurs Demaecker, Vanthournout e.a., de heer Arthur François, oud chef der werkhuizen en verder de jubilarissen en trouwe medewerkers, is het ons thans mogelijk een getrouw beeld weer te geven van de belevenissen en het wel en wee van deze firma in het motorenbedrijf en speciaal in de visserij, gedurende de laatste 65 jaar. Inderdaad staat Valcke Frères reeds 65 jaar in het motorenbedrijf.

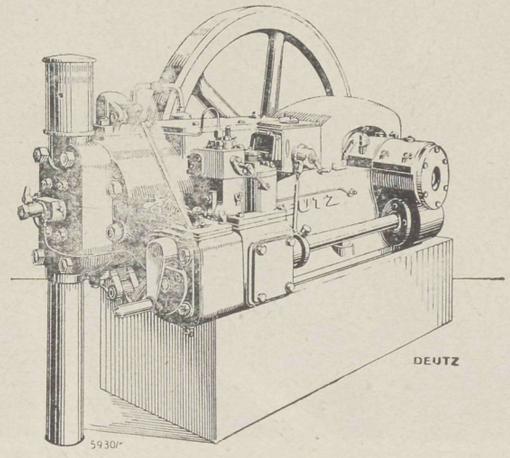
Onder impuls en leiding van de heer John Valcke, ingenieur bij de Belgische Spoorwegen, die zich bij zijn broeder Louis te Oostende kwam aansluiten, werd in 1895 een technische afdeling ingericht.

In weinige jaren verwierf Valcke Frères een naam voor levering van stoomlocomobielen, dorsmachines, pompinstallaties, stoomkranen, hijsmachines, verwarmingsinstallaties, enz. In deze jaren interesseerde Valcke Frères zich eveneens reeds aan verbrandingsmotoren en nam zij de verkoop in handen voor België, van de Engelse motoren ACME uit Liverpool en enige tijd later de Trusty motoren uit Gloucester. Talrijke gas- en benzinemotoren van deze merken werden verkocht in het kustgebied en in geheel het land.



Deze motoren waren ver van volmaakt. Er was toen nog geen sprake van magnetos en de ontsteking geschiedde door een «tube d'allumage» die voor de inwerkingstelling tot gloeien werd gebracht.

De firma had te kampen met diverse fabrieken die op het gebied van motoren heel wat verde schenen te zijn dan de Engelse fabrieken en veel goeds werd rond het jaar 1900 verteld over de Deutz motoren die reeds sedert 1876 een moderne verbrandingsmotor in **serie** fabrikeerden.



In 1908 plaatste de firma voor eigen gebruik zijn eerste bestelling voor een Deutz 25 PK gas- en armgasmotor, welke tot het aandrijven van de verlichtingsinstallatie der firma moest dienen. Deze werd ten andere uitgebreid tot de gebuuren van de firma in de Kapellestraat. Het gelukte de firma onder impuls van de toen zeer jonge en steeds aktieve Mr Van Elslande in zeer korte tijd een groot aantal Deutz armgasmotoren in het kustgebied te installeren, zelfs tot 70 PK, hetgeen in die tijd buitengewoon was. Zo ging het verder tot 1914 wanneer de oorlog het bedrijf stillegde.



Verschillende van deze motoren waren tot voor een paar jaar nog als armgasmotoren in dienst. Andere werden omgebouwd tot diesel en werken nu nog ter volle voldoening van de huidige bezitters.

Aan de oorlog kwam een einde. Nogmaals onder leiding van de heer Van Elslande werden voetstappen bij de Deutz motorenfabrieken aangewend om het vooroorlogs sukses voort te zetten. De vruchtbare samenwerking, samen met de vele verkopen van 1908 tot 1914 bracht mee, dat de firma van dan af de volledige vertegenwoordiging bekwam voor geheel België.

EEN FILIALE WERD TE BRUSSEL GEOPEND

In ons land en voornamelijk in de frontstreek was een grote behoefte aan drijfkracht. Alhoewel de firma met de Engelse motoren «National» en Belgische te kampen had, werden in de jaren 1920-1923 een groot aantal Deutz-motoren verkocht.

De oude mannen en bijzonder Mr Van Elslande, kunnen over deze periode en eerste inbouw van scheepsdieselmotoren in de visserij een lijvig boekdeel uitgeven vol van soms humoristische anecdoten maar ook soms minder aangename bladzijden.

Tot het jaar 1923 was er nog weinig of geen sprake van scheepsmotoren. De Belgische vissersvloot telde alleen zeilschepen en de bedrijvigheid van Valcke Frères ,tegenover de vissersvaartuigen had zich beperkt tot het leveren en plaatsen van «Donkeys». Deze installaties bestonden uit een rechtstaande stoomketel met een aangebouwde vertikale twee-cilinder stoommachine die een rechtstaande vislier aandreef. Dus alleen het inhalen van het net was gemotoriseerd.

Wel had reeds in 1913 een reder uit Zeebrugge getracht een voortstuwingsmotor in een vissersvaartuig te bouwen. Deze proef was echter op een fiasco uitgelopen en niemand durfde het in de kuststreek nog aan.

Intussen stond de technische vooruitgang niet stil. De motoren van 1923 waren veel betrouwbaarder geworden. Daarom besloot de firma vooreerst met de kustvisserij dit probleem aan te pakken. Deutz bouwde in die jaren alleen voor deze doeleinden semi-diesel twee-taktmotoren (gloeikop) van 10 en 20 PK.



Wat was nu eigenlijk de kracht welke voor dit of dat schip nodig was ?

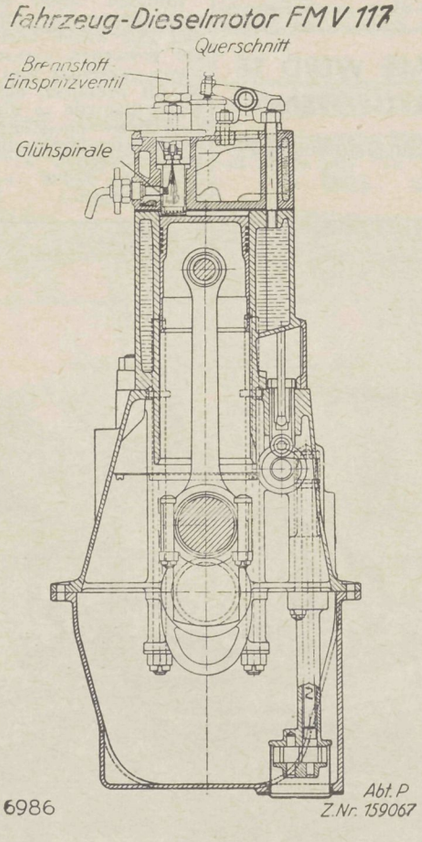
De firma wist het niet en Deutz en de scheepsbouwers evenmin. Toch bleek het dat 20 PK nogal aangepast was aan de scheepjes van de kustvloot. Niettegenstaande de moeilijke aanpassing van de vissers aan deze modernisatie, was het rendement zo goed, dat het veelvuldig gebeurde dat 5 tot 6 motoren in één week werden verkocht.

Na het succes welke de firma behaalde bij de kustvisserij en gesteund door de opgedane ervaring kwam de hoogzeevisserij aan de beurt. Voor hen was 20 PK niet voldoende. Bij Deutz werd dan een aanvang genomen met de bouw van de Deutzmotoren, gebouwd van 20 tot 80 PK. Dezelfde problemen deden zich terug voor betreffende de vereiste PK.

Na wikken en wegen werden enkele schepen uitgerust met vermogens van 40 PK. Het totaal gebrek aan ondervinding bij de vissers en het ontoereikend vermogen, de slechte berekeningen van de schroeven, waren oorzaken van veel moeilijkheden en vergden grote financiële offers. De meeste motoren van 40 PK werden vervangen door 60 en 80 PK, hetgeen tenslotte nog ontoereikend was.

Aangespoord door het gedurfd initiatief van de Firma Valcke in de visserij, bereidde de Deutzmotorenfabriek zich voor om nu eens een motor te bouwen die alle verwachtingen kon vervullen en onversijtbaar zou zijn voor het zware vissersbedrijf.

Dit was de VM motor. De eerste SVMZ 145 van 100 PK werd ingebouwd in een stalen vaartuig, de O.85. Tegenover de toen bestaande motoren was deze motor waarlijk een monument.



In 1927 werden reeds de bestellingen genoteerd van de reders H. Vieren, Ed. Van Damme, Zwertvaegher, Janssens, Crekillie, Zonnekeyn, Is. Geryl, Arth. Cogghe, Henri Lambregt, Karel Lycke, Is. Depaepe, J. Viaene, Ach. Christiaens, R. Vercouter, Cockerill, Pêcheries à Vapeur en vele andere.

Een prachtig resultaat werd bereikt en de talrijke kleine reders durfden het aan nieuwe schepen te bouwen en motoren te plaatsen van 100, 150, 180 en 240 PK ! Intussen was een zekere ervaring en technische kennis verkregen. De vissers hadden meer ondervinding.

De visserijscholen richtten leergangen in en de firma beschikte reeds over ervaren en technisch flink onderlegd personeel.

DE KRISIS VAN 1932

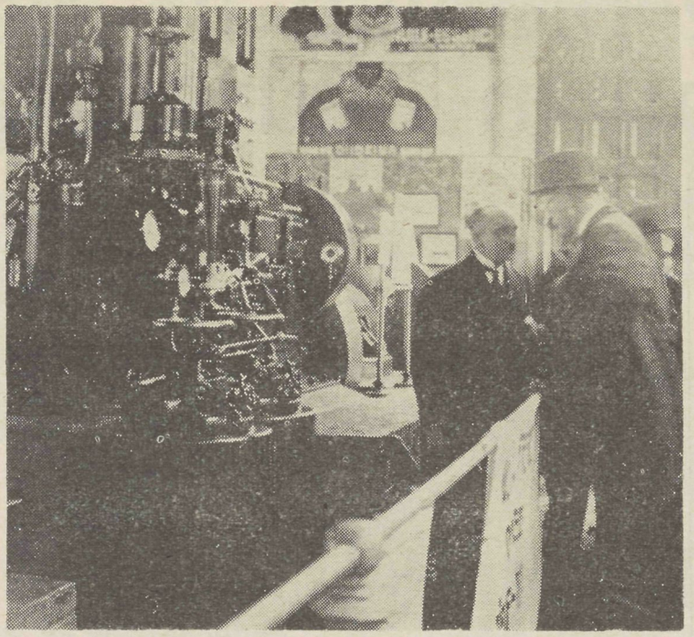
Onder de leiding van de nog steeds betreurde Pietje Valcke en de Heer Van Elslander, zette de verkoop van VM motoren ongestoord tot in 1932 zijn zegetocht voort. In dit jaar onderging de Belgische visserij een zeer scherpe crisis die veroorzaakt werd door een geweldige daling der visprijzen. Onze reders die hun motoren nog niet geheel hadden afbetaald, verkeerden in een zeer moeilijke financiële toestand. Doch de firma Valcke Frères sprong bij waar ze kon en de heren P. Valcke en Van Elslande verrichtten een ontzaglijke taak en hielpen ten koste van eigen financiële moeilijkheden velen van een zekere ondergang.

Er kan niet genoeg hulde gebracht worden aan deze twee verdienstelijke personen. Zij waren niet alleen pioniers maar ook weldoeners in deze moeilijke tijden. Zij spaarden tijd noch raad noch geld om hun visser-reders bij te staan en hen te helpen deze zware crisisjaren te overbruggen. De verkoop van nieuwe motoren had er ook veel onder te lijden.

Na de motoren VM 145 en 245 werd de VM 345 geboren, eveneens met 60 PK per cilinder bij 300 t/m of 75 PK bij 375 t/m. Dit type onderscheidde zich van de vorige modellen door de blokconstructie met cilindervoeringen in plaats van afzonderlijke cilinders.

Spoedig kreeg deze motor ook het volle vertrouwen der reders.

Voor de kustvisserij hadden in 1928 de ZM motoren waarmede de eerste motorisatie begonnen was, afgedaan. Ze werden vervangen door de PM 130 en 230 eveneens 2-takt van 25 PK per cilinder bij 430 t/m. De motoren waren voorzien van lontontsteking en kregen de naam in de binnenscheepvaart rij van « cigarette-motoren ».



Enkele jaren nadien werden de voorgaande motoren, aangevuld door de OM 130 die dezelfde cilindergrootte hadden als de motoren van « blauwe Deutz », in de visse-PM, maar van een spoelpomp waren voorzien. Deze motoren werden gebouwd in series van 1 à 4 cilinders en kregen een bijna algemeen gebruik in de vaartuigen van Zeebrugge en waarvan er nog verscheidene tot op heden in gebruik zijn.

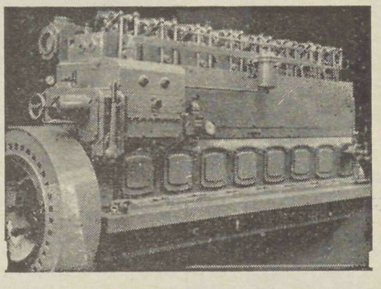
Deutz bracht rond die tijd ook kleine en grotere broeders van de SVM145 en SVM345 op de markt, en wel de 3 en 4 cilinder blokmotoren VM 336 en VM 436 en de VM 266, VM 158 en VM 174. De meeste van deze motoren werken nog onverdroten voort na 25 à 30 jaar dienst, en hebben meer dan 200.000 uren zwaar bedrijf achter de rug.

Toen de oorlog van 1940-44 weerom het motorenbedrijf stopzette, kon de firma Valcke zich er op beroemen 80 pct van de Belgische vissersvartuigen met Deutz motoren te hebben uitgerust. In de periode van 1920 tot 1940 werden duizenden Deutzmotoren geleverd en geplaatst. Eveneens hadden de finalen van Brussel en de Firma Valcke Frères Paris, een leeuwenaandeel in de motorisatie van de binnenscheepvaart en de Franse vissersvloot.

In 1936 werd eveneens een nieuw werkhuis opgericht aan de Opex en werd de service van de Deutz motoren verricht waar de schepen kwamen markten en bevoorraden.

Na de tweede wereldoorlog was veel weer opnieuw te beginnen. De heer Pierre Valcke, lieveling van de vissers en reders, was jammerlijk verongelukt en zijn heengaan was een zwaar verlies én voor de firma én voor de reders.

De Deutzmotorenfabriek was praktisch volledig vernield en ontmanteld. De werkhuizen Valcke Frères op de Opex waren met de grond gelijk gemaakt. Verder waren de meeste vissersvaartuigen naar Engeland uitgeweken en velen kwamen in 1945 terug, doch in erbarmelijke toestand. Onder leiding van de heer Van Elslande werd opnieuw ingegrepen. Om reden dat de Deutzmotorenfabriek niets kon leveren, werden eigen



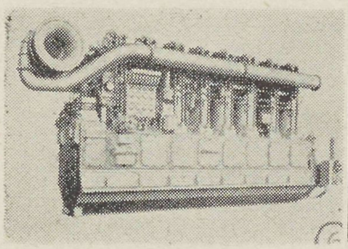
diensten opgericht voor ontwerpen, maken en afwerken van onderdelen. Ingenieurs en technisch personeel werden aangeworven en ten koste van veel moeilijkheden konden spoedig alle schepen, soms ten koste van vele moeilijkheden en financiële lasten, ononderbroken doorvaren en terug de vlag van Deutz hooghouden op alle visserijgronden.

Verschillende nieuwe types motoren werden ontworpen zoals de VM 545, VM 536, TM 425, AM 428 en AM 528, en de luchtgekoelde motoren type AL 514-614, en die heden ononderbroken de traditie van oersterk en onverslijtbare Deutzmotoren hoog te houden.

Vanaf 1950, jaar waarop de Deutz motorenfabriek terug kon leveren, nam de aktiviteit steeds grotere uitbreiding.

In 1947 werden de ruime nieuwe werkplaatsen aan de Opex terug betrokken. In 1955 werd onder leiding van de h. Jacques Bonnevie, een nieuw huis opgericht te Antwerpen, die het ganse land en het havengebied met de omliggende scheepswerven zou bewerken. Dit werd verder uitgebreid met werkhuizen, magazijnen voor wisselstukken, enz...

De reorganisatie werd verder doorgevoerd en in hetzelfde jaar werd de kuststreek, zowel voor verkoop als onderhoud, afhankelijk gemaakt van de werkhuizen Opex onder de leiding van de h. Ing. Vanthournout.



In hetzelfde jaar werd de eerste Deutz motor type BV8M 366 van 2.000 pk op 275 t/m als krachtbron van een fabriekkompleks verkocht en geplaatst in zuid Westvlaanderen. Deze installatie is iets enigs in Europa. Dit werd het vertreksein van vele andere dergelijke opdrachten ook voor kustvaart en visserij.



Door de firma werd ook in 1955 de eerste Deutzmotor BV8M van 2.000 pk aan een Franse rederij verkocht. De firma hoopt deze traditie voort te zetten en ook de eerste RBV12M350 motor nu in fabrikatie te lanceren. Dit is een motor van 3.000/4.000 pk bij 300/350 t/m.

De laatste jaren werden ook verschillende opdrachten geboekt voor 2 x 2.000 pk voor vrachtschepen en Deutz is terug de meest gewaardeerde en verkochte buitenlandse motor. Ontelbare binnenrijnschepen werden eveneens uitgerust met motoren van 100 tot 1.000 pk.

In de visserij werd ondanks de na-oorlogse moeilijkheden, de scherpe konkurrentie en de laatste krisisjaren mooi werk verricht en werden volgende schepen in de laatste jaren van nieuwe Deutz motoren van 100 tot 1.200 pk voorzien : O.285, O.286, O.228, O.239, O.242, O.345, O.271, O.295, O.292, O.250, O.269, O.108, O.153, O.220, O.225, N.722, Z.541, Z.555, Z.556, Z.240, Z.470, O.348, O.69, O.282, O.317, O.316, O.318, O.120, O.265, O.287, Z.546,, Z.443, O.215, Z.535, en de 2 laatste aanwinsten O.310 reders Pe. marco (Pêch. du Congo), en O.216 rederij Hr. Lambregt.

In 1958 werd een nieuw bijhuis opgericht te Luik en in 1959 werd een tentoonstellingzaal met magazijn en werkhuis opgericht te Zeebrugge, zodat eveneens voor de reders van de Oostkust een «Valcke Service» kan verleend worden.

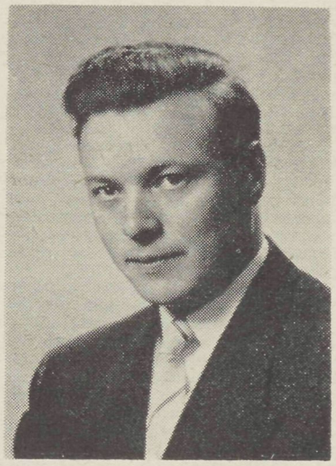
De werkhuizen te Oostende namen eveneens een grote uitbreiding. Het technisch personeel en gespecialiseerde mekaniciens werden uitgebreid en verschillende nieuwe aktiviteiten werden aangegaan en zijn reeds in volle ontplooiing.

De visserij wordt steeds verder gemoderniseerd en talrijke nieuwe uitvindingen worden beproefd en toegepast.

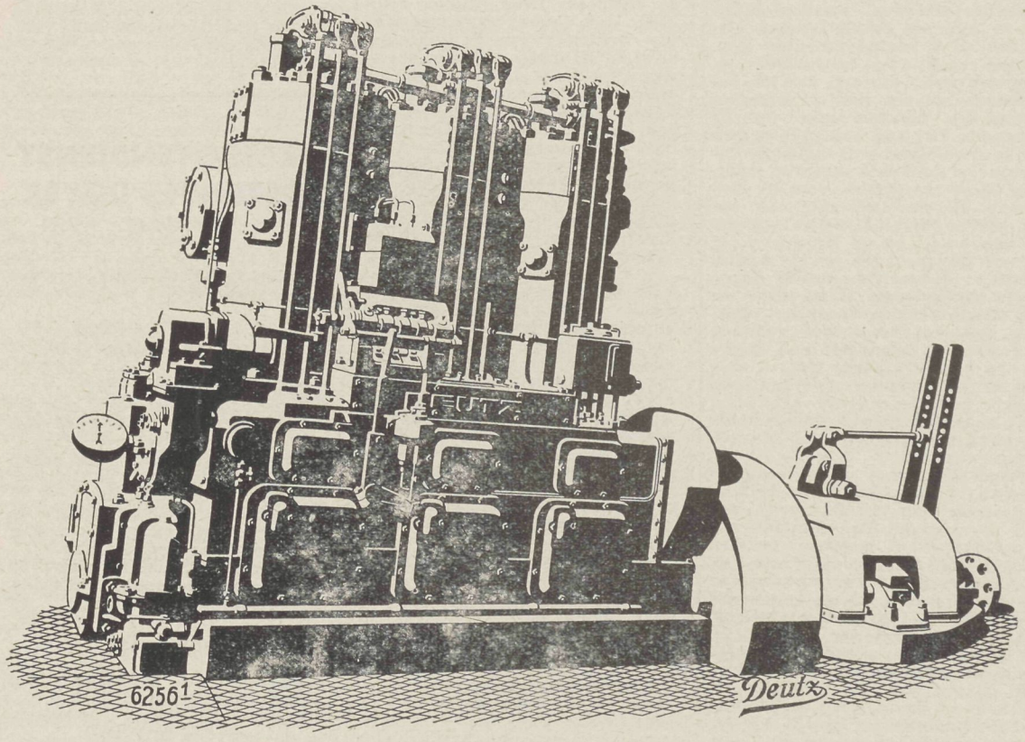
De firma Valcke Frères is wel een oude firma maar is bezield met een jonge geestdriftige geest en aktief kader en personeel.

Gedurende 65 jaar heeft zij pionierswerk verricht zonder te verpozen en zonder op de geoogste lauweren te rusten. Zij is heden nog meer dan vroeger op de hoogte van haar taak en de ingewikkelde problemen, die de voortstuwingsmotor met bijbehorende installaties meebrengen.

Met haar kader van ingenieurs, Demaecker, J.P. Valcke, zoon van Pietje Valcke, Vanthournout, Spillier, Dufait, Vancoillie, Vanderlinden, haar aktieve verkopers, tekenaars, grondige gevormde meestergasten en technici en moderne werkplaatsen, is zij in staat de ingewikkeldste problemen te bestuderen, uit te werken en uit te voeren. Zij stelt dit gans kompleks zoals steeds ten dienste van haar klienteel in de visserij en is in staat immer de meest renderende en gunstige oplossing te zoeken in deze periode van snelle technische vooruitgang.



Wij wensen de firma een verdere groei en bloei onder de kundige en vaardige leiding, van hare tegenwoordige Afgev. Beheerder de heer Jacques Bonnevie.



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.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Onderzoek inzake het vergaan van de O.297 "Rubens" aangevat

Veel verpozen zullen de Raadsleden van de Onderzoeksvaart voor de Zeevaart niet genieten. Inderdaad, pas is de zaak van de «Celtic» achter de rug en blijft nog enkel de uitspraak af te wachten of daar wordt reeds van wal gestoken met een nieuwe zaak. Alles schijnt er in deze zaak op te wijzen dat de onderhoren en alle verdere onderzoekingen veel tijd zullen in beslag nemen. Wij kunnen echter niet nalaten de Raad geluk te wensen voor de ijver welke zij aan de dag legt om de zaken in een minimum van tijd te behandelen. Dit was vroeger niet het geval.

Hier hebben wij dus een nieuw verlies van een vaartuig welke voor 28 miljoen verzekerd was. Het gaat hier tenandere om een van de grootste eenheden van onze nationale vissersvloot, nl. de O.297 «RUBENS» die op 11 oktober ll. aangevaren werd voor de Z.O. kust van IJsland door de Britse treiler «St Apollo» en in een tijdspanne van amper een half uur in de golven verdween. De 19-koppige bemanning die onder bevel stond van schipper Brackx Roger kon gered en overgenomen worden aan boord van het aanvarende vaartuig, dat hen veilig aan wal bracht in de haven van Hull.

Het is de heer Vandercruyssen die het voorzitterschap waarneemt terwijl het ambt van Rijkskommissaris wordt waargenomen door de heer Pluymers. Als betrokkenen werden opgeroepen : schipper Brackx Roger en le stuurman Butseraen.

Alvorens met de ondervragingen der beide betrokkenen aan te vangen, geeft de heer voorzitter Vandercruyssen voorlezing van het zeeverslag welke door schipper Brackx werd neergelegd op het waterschoutsambt te Oostende kort na de aanvaring.

Wij geven hier in kort nog eens het relaas van de feiten.

De O.297 «Rubens» van de rederij Motorvisserij had de Oostendse vissershaven verlaten op 2 oktober, met besteming naar de visgronden in de omgeving van IJsland. Op dinsdag 11 oktober werd aan de visserij aangevangen op de gronden van Hvalsbakur. De O.297 lag aan de korre met aan haar stuurboordzijde, op ca 1/2 mijl afstand de Engelse trawler «St Apollo» uit Hull. Op dit ogenblik waren de weersomstandigheden zeer gunstig; er heerste 'n N.O.-windkracht 2; kalme zee met goede zichtbaarheid. Plots kwam de St Apollo 2 streken naar Noord over. De schipper van de «Rubens» die dit maneuver had gezien, liet zijn vaartuig eveneens twee streken naar Noord uitwijken. Hierop ging hij de dieptemeter raadplegen die de gewenste 110 vadem aanwees, waarna hij opnieuw de koers van de St Apollo ging waarnemen. Tot zijn grote verwondering stelde hij vast, dat de Engelse twaler opnieuw zijn koers gewijzigd had en nu recht op de «Rubens» aanstevende. Hij bevond zich toen op nog maksimum 1/4 mijl van de Oostendse trawler.

Onmiddellijk gaf de «Rubens» fluitseinen om de aandacht van de «St Apollo» te trekken op het gevaar dat ontstaan was door dit onverhoeds maneuver. Hij gaf bevel aan de eerste stuurman het roer hard over bakboord over te halen om nog te pogen een aanvaring te vermijden. Groot was echter zijn verbazing toen hij zag dat le Engelse treiler met grote snelheid naderde, zodat een aanvaring onvermijdelijk was. Op het laatste ogenblik week de «St Apollo» nog een weinig naar stuurboord over maar dit maneuver kwam eveneens te laat. De Britse trawler beukte in le stuurboordzijde van de «Rubens» ongeveer tussen de schouw en de stuurhut, ter hoogte van het stookhol.

De «Rubens» maakte direkt veel water en de e e r s t e machinist bracht verslag uit over de toestand waarin de «Rubens» zich bevond, en die niet meer zou kunnen gered worden. De vlotten werden onmiddellijk uitgezet. Hierop begaf de schipper zich samen met de eerste machinist naar de machinekamer om zich van de ware toestand te vergewissen. Het enige dat hij vaststellen kon was, dat de «Rubens» verloren was.

Zij stapten over aan boord van de «St Apollo», die ondertussen zijn korre had gewonden en nu op ongeveer 1/2 mijl van de zinkende treiler bleef liggen.

De Oostendse treiler verdween in de golven, ongeveer een half uur na de aanvaring.

ONDERVRAGING VAN SCHIPPER BRACKX

Hierop wordt dan aangevangen met de eigenlijke ondervraging van schipper Brackx.

Er waren 19 bemanningsleden aan boord van de O.297 «Rubens», de schipper inbegrepen. Op een plan van het vaartuig duidt de schipper de ligging aan van de waterdichte schotten, waaruit blijkt dat er over de gehele lengtee van de treiler 6 kompartimenten zijn. Ondervraagd over het laadvermogen van zijn vaartuig, kan de betrokkene hierop niet antwoorden gezien hij hiervan niet op de hoogte is. Hij kan ook niet zeggen welke de afstand was tussen de waterlijn en het dek van het vaartuig op het ogenblik van de aanvaring. Bij het afvaren uit de thuishaven had de treiler 110 ton ijs aan boord en de schipper schat dat er ongeveer 50 ton verbruikt werden gedurende de 13 dagen welke er gevaren werd zodat er nog 60 ton overbleven op het ogenblik van de ramp. Het vaartuig had 240 ton brandstof aan boord en de schipper schat dat er nog een 70 ton moeten overgebleven zijn in de tanks toen de aanvaring zich voordeed terwijl op hetzelfde ogenblik zowat een 60 ton vis aan boord was.

Raadslid Becu wijst schipper Brackx op een fout welke hij zou begaan hebben bij het geven van een fluitsignaal. De schipper zou één lange stoot gegeven hebben Volgens de reglementen van de zeevaart is dit echter verkeerd en hierop wijst de h. Becu. Inderdaad één lange stoot is geen attentiesein maar wel degelijk een mistsein. In dit geval was er echter geen mist, zodat het gegeven sein wel niet op zijn plaats was. De schipper gaf dit sein in de mening verkerende dat dit beduide dat de «St Apollo» niet voorover mocht lopen. De h. Becu licht de schipper in dat er sedert 1 jan. 1954 een attensiesein ingevoerd werd en dit bestaat in het geven van een opeenvolging van korte stoten met een minimum van vijf. De schipper gaat hiermede akkoord.

Op het ogenblik der aanvaring waren beide treilers aan het vissen aan een snelheid van ca 4,5 mijl per uur, en beiden over de S.B.-zijde.

De O.297 «Rubens» had op elke lier 675 vadem touw. Op het ogenblik van de aanvaring, dus in vissende toestand, bevonden zich aan elke zijde 375 vadem buiten boord. Er werd gevist op een diepte van van 110 meter.

Beide vaartuigen lagen toen gelijklopend. Het is dan dat de heer Becu de schipper vraagt of hij het niet nodig geacht heeft op zijn weerhouden te zijn ten opzichte van dergelijke toestanden, temeer daar de schipper vooraf een beeld ophing van de toestanden welke heersen tussen de treilers van verscheidene nationaliteiten op de IJslandse wateren. De schipper wist inderdaad te vertellen dat het de schijn heeft van een kleine oorlog tussen al deze treilers om de beste visgronden te bemachtigen.

De h. Rijkskommissaris Pluymers vraagt hierop aan de schipper of hij nog eens de gemaakte maneuvers wil uitleggen op een kaart en bij middel van speelgoedscheepjes waardoor men een duidelijk beeld kan krijgen van de ware toedracht der feiten.

Schipper Brackx zegt verder :

» om 8.55 u. toen de «St Apollo» zijn koers wijzigde, lag deze treiler nog steeds ten opzichte van de «Rubens» twee streken voorlijker dan dwars, op een afstand van ongeveer 1/2 mijl. Hierop deed de «Rubens» ook een koerswijziging zodat de vaartuigen opnieuw gelijklopend kwamen te liggen. Geen van beide vaartuigen heeft bij het uitvoeren van deze maneuvers enig fluitsein gegeven. Volgens schipper Brackx is dit de gewoonte en op het ogenblik zag hij ook het nut hiervan niet in, gezien de beide vaartuigen in éénzelfde richting vaarden.

» Ik kan niet zeggen of de «St Apollo, eens nadat hij dit maneuver had uitgevoerd zijn roer opnieuw gerecht heeft en in die koers is blijven doorlopen. Toen ik op mijn beurt de «Rubens» twee streken naar B.B. deed uitwijken was dit alleen het gevolg van de handelwijze van de Britse treiler. Ik hield er ook aan mijn diepte te behouden. Het was ikzelf die dit bevel gaf aan mijn eerste stuurman, die dit opvolgde en zijn roer opnieuw tijdig rechte.

Voor wat betreft de opgegeven tijdstippen in het zeeverslag, geeft de schipper toe dat deze wel niet zullen overeenstemmen met de werkelijkheid. Ik heb alleen op het ogenblik der aanvaring naar het uurwerk gekeken. Alle andere opgegeven tijden zijn geschat.

Toen ik het maneuver van de Britse treiler zag, dacht ik eerst dat het was om zijn diepte te behouden. Ik ben daarop naar de machinekamer gegaan om de diepte meter te k o n t r o l e r e n. Toen ik dit gedaan had ging ik terug door het venster kijken en zag de St Apollo op mijn S.B.-zijde, ongeveer dwars voor mij, doch gericht naar N.W.

Ik heb direkt het roer hard over bakboord gegooid en een lange stoot gegeven. Hij was toen nog aan het doordraaien en nadat ik mijn lange stoot had gegeven is hij naar S.B. uitgeweken, aldus de schipper.

Op het moment dat de «St Apollo langs S.B. uitkwam heb ik er niet aangedacht de remmen van mijn vislier open te zetten. Ik heb er wel aan gedacht mijn roer van B.B. naar S.B. over te gooien om de hoek van de aanvaring te verminderen, doch ik heb dit niet ten uitvoer gebracht.

Ik heb niet kunnen zien hoever de bres onder de waterlijn ging. Het water stroomde daarvoor te hevig in het vaartuig. Na de aanvaring is de St Apollo blijven doordraaien over stuurboord en is dan zijn korre gaan inwinden.

Betrokkene meldt dat er na de aanvaring volgens zijn weten niet gepompt werd. Deze waren immers onbereikbaar door het hevig binnendringende water.

Hierop zijn de opvarenden van de O.297 «Rubens» overgestapt aan boord van de Britse treiler. Volgens de schipper bevond er zich niemand op de brug. Toen hij hierop in kontakt kwam met de schipper van de Engelse treiler, scheen deze niets af te weten van de omstandigheden waarin de aanvaring zich heeft voorgedaan, gezien er niemand op de brug van de Britse treiler bevond. Dit wordt andermaal bevestigd door de schipper op verzoek van de h. Rijkskommissaris Pluymers.

De andere opgeroepen betrokkene kon niet meer ondervraagd worden gezien het reeds gevorderde uur. Deze ondervraging zal op een latere bijeenkomst plaatsgrijpen. De zitting wordt dan voor onbepaalde tijd geheven. — B.

PAKETBOTENDIENST OOSTENDE - DOVER

UURTABEL

Voor de week van 25 tot 31 december 1960.

Passagiersboten

Afvaarten uit Oostende : alle dagen te 10.00 u. (1) en te 14.45 uur. (2).

Afvaarten uit Dover : alle dagen te 11.10 u. (3) en te 16.10 (1).

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

Car-Ferries

Afvaarten uit Oostende : op dinsdag en vrijdag te 13.30 u.

Afvaarten uit Dover : op woensdag en zaterdag te 11.15 u.

Verzuchtingen onzer vissers

De federatie der Belgische Zeelieden van de beide oorlogen is op 17 december in algemene vergadering bijeengekomen en heeft met algemene stemmen hiernavolgende moties goedgekeurd.

MOTIE

De Tak Oostende van de FEDERATIE DER BELGISCHE ZEELIEDEN VAN DE WERELDOORLOGEN 1914-18 en 1940-45 in algemene vergadering bijeengekomen op 17 december 1960, en waarop gevolgmachtigde vertegenwoordigers aanwezig waren van dezelfde FEDERATIE, TAK ANTWERPEN, om samen te beraadslagen over de stand inzake het verlenen van de ZEEFRONTSTREPEN aan de zeelieden van de VISSERIJ :

1) herinneren aan de jaarlijkse vergoeding, welke vanaf 60 jarige ouderdom wordt geschonken aan de zeelieden van de koopvaardij voor hun prestaties gedurende de oorlogen 1914-18 en 1940-45 ;
2) kunnen niet begrijpen dat daartegenover de heldhaftige verrichtingen der VISSERS gedurende dezelfde oorlogen nog steeds onbeloond blijven ;
3) zijn van oordeel dat alzo tegenover deze vaderlanders een ergerlijke miskenning wordt begaan en een methode gehuldigd van twee maten en twee gewichten;
4) verwijzen naar de jarenlange besprekingen welke desbetreffend werden gevoerd met de Ministeries van Landbouw, Sociale Voorzorg en Verkeerswezen;
5) dringen ten strengste aan op een onverwijlde tegemoetkoming terzake voor de nog enige overlevenden van de oorlog 1914-18, gevolgd door eenzelfde geste voor de thans reeds betrokkenen van de oorlog 1940-1945;
6) verwachten uiteindelijk een regelmatige toepassing voor wat betreft de recht verkrijgenden van latere jaren.

En gaan over tot de dagorde.

TWEEDE MOTIE

INZAKE STEMRECHT

De tak Oostende van de FEDERATIE DER BELGISCHE ZEELIEDEN VAN DE WERELDOORLOGEN 1914-18 en 1940-45 in algemene vergadering bijeengekomen op 17 december 1960, en waarop gevolgmachtigde vertegenwoordigers aanwezig waren van dezelfde FEDERATIE, TAK ANTWERPEN, om samen te beraadslagen over de stand inzake het verlenen van het stemrecht aan de zeelieden op zee :

1) wijzen op het door de Grondwet gewaarborgd recht van individuële politieke overtuigingen en van de uiting hiervan, zegge het KIES- of STEMrecht;
2) klagen desbetreffend de toestand aan, waarin de zeevarenden zich bevinden, doordat zij tijdens hun reizen van dit recht geen gebruik kunnen maken ;
3) stellen andere landen, als Nederland, Frankrijk, Engeland enz... als voorbeeld, waar de zeevarenden dit recht wel kunnen uitoefenen ;
4) vragen zich af wat er gebeurd met het wetsvoorstel terzake, ingediend door de senatoren Dekeyser, Martens en Wyn op 8 juli 1959 en voor onderzoek naar de Kommissie van Binnenlandse Zaken verzonden op 19 november 1959 ;
5) vernamen zeer onlangs dat het onderzoek in bedoelde kommissie tot op heden zelfs niet is aangevangen ;
6) protesteren tegen dergelijke ongehoorde verwaarlozing en dringen ten sterkste aan opdat voornoemd wetsvoorstel onverwijld in bespreking wordt genomen en de zeevarenden niet langer behandeld blijven als Belgische Burgers van 2e Kategorie.

En gaan over tot de dagorde.

HET GESCHENK VOOR DE MAN !

Geef dit jaar eens iets nuttigs aan uw man of verloofde !

Ja, maar wat ?

Waarom geen playschaal of passer, die zijn voorradig in alle formaten bij

NOORDZEE BOEKHANDEL

Vindictivelaan 22

Oostende

★ **Te koop : vissersvaartuig O.39** 15 Ton, motor Moës, 60 PK, varende in zeer goede staat met volledige uitrusting. Voor vis- en garnaalvangst : vier nieuwe korren, reserve visplanken en schroef. Nieuwe garnaalzeef, waarde 14.000 F. Reden : nieuwbouw groter vaartuig. Voorwaarden : 120.000 F tontant of 70.000 F en 20 maanden van 3.000 F. Z.w. Beyen R., Langestraat 104, Oostende. Tel. 723.64.

2384V

VOOR HET KERSTFEEST IN GODTSCHALCK EN IBIS

Het is sedert 25 jaar een traditie geworden dat ons blad zorgt voor een aangename kerstdag op Godtschalck en Ibis, waar onze oude zeelieden in het ene tehuis de rest van hun dagen slijten en onze visserswezen in het andere een uitstekende opvoeding krijgen.

Aan deze traditie willen we getrouw blijven en waar bijna over de ganse wereld kerstdag en nieuwjaar gelukkigen maakt, mag ook de zon hier schijnen op het wezen en in het hart van onze zeelieden en onze toekomstige vissers.

Onze jaarlijkse feesten in deze instellingen gaan telkens gemoedelijk door.

Van onze lezers en vrienden van de visserij vragen we elk hun steentje bij te brengen hetzij door een storting, hetzij door een gift.

Deze kunnen gestort worden op p.c.r. 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust» of afgegeven worden ten burele, St Jorisstraat 18, Oostende.

Wij ontvingen reeds de eerste giften en wel de volgende :

Het Nieuwsblad van de Kust	**1.000,—**
Fa Leon Van Eessel, verzekeraars	**5.000,—**
Hulp in Nood	**1.000,—**
Rederscentrale	**1.500,—**
Hand in Hand, Zeebrugge	**1.500,—**
Verbond der Kustvisserij	**1.000,—**
Fa Louis Senecaut	**500,—**
Coöperatieve SCAP	**1.000,—**
Scheepsbouwer J. Deweert	**300,—**
Expert Nic Estur, Antwerpen	**300,—**
Dhr L. Dedrie	**300,—**
Dhr A. Berbiers	**100,—**
Bell Telephone, Antwerpen	**250,—**
Vallauris	**200,—**
P.P.	**110,—**
Dr Roger Adriaens	**500,—**
Eug. Vlietinck Z.543	**100,—**
J. Bonnevie	**300,—**
Mevr. Ch. Roets	**100,—**
Lijst Terrijn Familie Zorg	**100,—**
Brij A. Meiresonne	**200,—**
Oostendse Kredietbank	**250,—**
Werkhuizen A. Brusselle	**500,—**
Geschonken door het huis Dedeurwaerder : 2 liter oude klare.	
G. Van Waes	**200,—**
Timmermans	**100,—**
Danielle Bécu	**100,—**
Froid Industriel	**1.000,—**
Caltex	**500,—**
Anoniem	**150,—**

VISSER DOET ZWARE VAL

De schipper Marcel Puystiens van de N.758 «Goede Hoop», wiens vaartuig op de Kuisbank lag deed aldaar een ernstige val. Op het ogenblik dat de visser met een schroefas op de schouders de trappen van de kuisbank afging, gleed hij plots uit met het gevolg dat hij een spierscheuring aan de rechter schouder opliep. — N.

EEN BRIEF VAN DE NAT. FEDERATIE DER VISKLEINHANDELAARS

We ontvingen van de heer Blaret, voorzitter van deze vereniging, hiernavolgend schrijven :

Cher Ami,

C'est avec joie que j'ai pris connaissance de votre lettre du 13 décembre.

En effet, sauf erreur de ma part, c'est la première fois que votre journal fait aux poissonniers le plaisir de leur adresser la demande d'un article ; je m'en réjouis tout particulièrement.

Oh ! bien sûr notre prose a déjà eu l'honneur de paraître dans vos colonnes : c'était cependant généralement des articles de polémique ou de mise au point, et c'est un hommage que je suis heureux de rendre en passant à votre fair-play: vous les avez toujours fait paraître sans délai, sans les tronquer, ni les couper tendancieusement.

Il est vrai que nous avons appris à nous connaître mieux : armateurs, expéditeurs, grossistes, fumeurs, conserveurs, détaillants se rencontrent depuis quelques années au sein de commissions diverses et plus particulièrement du Conseil Professionnel de la Pêche.

Ces contacts sont heureux et ont permis déjà plusieurs solutions satisfaisantes. Nos réunions, cependant, ont lieu en des locaux appartenant à l'Administration et sous la présidence d'une sorte d'arbitre, de meneur de jeu, appartenant lui aussi peu ou prou à l'Administration, dont les rapports suivent des chemins plus ou moins secrets, qui, tout au moins, nous sont mal connus, et conduisent parfois à des décisions, qui nous sont imposées sans être toujours conformes ni à nos voeux, ni à l'intérêt général.

Le moment ne serait-il pas propice à l'examen de la création d'un organisme vertical groupant librement, dans un souci d'étude impartiale et objective des problèmes concernant « le poisson », tous les secteurs intéressés, non pas avec une seule représentation par secteur, mais bien par une délégation comprenant pour chaque secteur plusieurs délégués de chacune de ses activités.

Je me souviens de l'action de la Fédération Nationale de la Pêche, de l'Industrie et du Commerce du Poisson ; est-elle en sommeil ? N'existe-t-elle même plus ? Et dans l'un ou l'autre cas, pourquoi ?

Peut-être les temps n'étaient-ils pas venus, peut-être les esprits n'étaient-ils pas mûrs, peut-être aussi l'un ou l'autre espérait-il s'en tirer au détriment du voisin.

Quoiqu'il en soit aujourd'hui, nous sommes tous accablés par les mêmes maux, O.N.S.S. en tête ; ne pourrions-nous, pour les problèmes généraux, d'ordre économique, social, fiscal, chercher des solutions communes, les présenter et les défendre opportunément ?

L'union a toujours fait la force de ceux qui se groupaient ; la désunion au contraire, a toujours fait le jeu de l'ennemi, en l'occurence aujourd'hui pour nous tous, industriels, artisans, commerçants : l'ETAT, sous ses divers aspects : fisc, contributions, contrôles, limitations en tous genres, etc.

Nous sommes à l'époque des souhaits et Noël a toujours versé l'allégresse et l'euphorie au coeur des hommes : puisse l'un de ceux qui liront ces lignes, se sentir envahi par un courage nouveau et prendre l'initiative de ce regroupement de nos forces, et créer l'entente entre tous les secteurs de notre activité, au sein d'un organisme syndical actif et puissant. Et qu'il réussisse est mon voeu le plus cher !

Président de la Féd. Nat. des Poiss. dét.

Berichten van de Rederscentrale

De Rederscentrale
wenst haar leden
een Vrolijk Kerstfeest !

Uitbetaling van bijkomend verlofgeld

Tot op heden werd door de Rederscentrale SV in totaal 280.000 F uitbetaald aan 950 bemanningsleden. De uitbetalingen nemen op donderdag 29-12 a.s. een einde.

Door het op zich nemen van de uitbetaling van het bijkomend verlofgeld, heeft de Rederscentrale een hele boel administratieve beslommeringen aan de reder bespaard. Daarenboven is een werkelijke bestemming gegeven aan de gevormde reserve, wat voorkomen heeft dat de reder een speciale bijslag voor dit bijkomend verlofgeld diende te betalen.

Eens te meer wordt bewezen dat de Rederscentrale, opgericht door en voor de reders, zich op velerlei plan verdienstelijk kan maken en dat ze nuttig werk verricht, waar de reder alleen maar baat bij heeft.

Onderhoud met dhr Parmentier

In de loop van de voorbije week werd door dhr Parmentier, sekretaris-generaal van het Ministerie van Landbouw, een afvaardiging van de Rederscentrale ontvangen, om zekere problemen te bespreken welke zic hstellen in verband met de Zeevisseerij in het algemeen en de opvangregeling in het bijzonder.

Het doel van dit onderhoud was zekere zaken op algemeen plan aan te raken, zonder ze diep te doorgronden of eventuele oplossingen te bespreken.

Het kan ons enkel verheugen dat dhr sekretaris-generaal bereid was dit onderhoud toe te staan, hetwelk blijk geeft van zijn ingenomendheid t.o.v. de zeevisserij.

Een programma ter verwezenlijking zal door de Rederscentrale opgemaakt worden en voorgelegd worden ter verdere diskutie, zulks op verzoek van dhr Parmentier. Uit dit verzoek moge blijken, dat de hogere instanties van het Ministerie van Landbouw oog hebben voor de problemen die zich stellen en dat zij zich bereid verklaren om hieraan, in de mate van het mogelijke, te verhelpen.

De Rederscentrale van haar kant, zal niet nalaten om, met al de middelen die in haar macht liggen, hieraan mede te helpen en de overheid in dit verband, zoveel mogelijk bij te staan.

Laat U niet beetnemen !

Praktisch dagelijks vernemen wij zaken in verband met kredietverlening, leningen, enz, waarvan wij in werkelijkheid de zin niet begrijpen.

Spijtig is het, zo als met alle zaken, dat men zich enkel naar de Centrale begeeft, wanneer het kalf reeds verdronken is.

Mochten al onze leden zich in het hoofd prenten, dat de burelen van de Rederscentrale steeds open staan om inlichtingen te verstrekken en hen te helpen op eender welk gebied, een massa reders zouden zich reeds vele moeilijkheden gespaard hebben.

Het wil niet zeggen dat, omdat U tot op heden nog niet op onze diensten beroep gedaan hebt, U moet aarzelen om ons te komen vinden. Het is immers veel simpeler, om vooraf de nodige schikkingen te treffen, dan achteraf iets te moeten rechtzetten, wat niet immer meer mogelijk is.

Visserijalmanakken 1961

De Rederscentrale zal langs de verschillende visafslagers of haar afgevaardigden op de markt, aan de leden van de Rederscentrale S.V., **gratis** een visserijalmanak 1961 overhandigen. Deze almanak, praktisch in gebruik, bevat tal van nuttige inlichtingen, welke de reders van dienst kunnen zijn en **is verplichtend aan boord van elk vaartuig.**

Geen opvangregeling haring en sprot

Zoals elk jaar het geval is, staat de periode welke gepaard gaat met grote afzetmoeilijkheden van haring en sprot voor de deur.

In Duitsland, het voornaamste afzetgebied van haring, viert men « Weihnachten » en vele inrichtingen sluiten alsdan de deuren. Men werkt niet en neemt dus niet af. Zelfde geldt in ons land voor wat de afzet van sprot betreft.

Van hogerhand werd dan ook besloten gedurende de moeilijkste periode, nl. van 22-12 a.s. tot en met 1-1-61 de opvangregeling voor haring en sprot te schorsen. Van 2-1-'61 worden deze dan terug ingesteld.

Wij brengen deze maatregel langs deze weg ter kennis, opdat elkeen hiervan op de hoogte zou zijn en zijn uitvaarten zou kunnen regelen.

Zij hadden pech...

Toen de Z.793 schipper Richard Couwijzer ter visserij was op ongeveer 7 mijl Noord van Zeebrugge en de netten binnengehaald werden vond men tussen de vangst twee aan elkaar verbonden vaten die waarschijnlijk afkomstig waren van een vlot. De herkomst kon echter niet vastgesteld worden.

Ten gevolge van de slechte weersomstandigheden werd de roerschacht van de Z.491 schipper Alb. Trotteyn gebroken. Het vaartuig kon toch nog op eigen kracht, met behulp van het bazaanzeil de thuishaven bereiken. Aan de kop van de havendam werd het schip dan op sleeptouw genomen door de Z.541 schipper Walter Serie.

Toen de Z.56 Emiel Ackx ter visserij was, was men verplicht wegens motordefekt de visserij te staken. Het vaartuig kon toch nog op eigen kracht de thuishaven bereiken.

Toen de Z.468 schipper René Vlietinck ter visserij was, kwam een grondzee op het achterschip gerold en werd men terzelfdertijd een harde schok gewaar op het achterschip. Het schip kwam naar de thuishaven alwaar men vaststelde dat de roerkwadrant gebroken was.

Bij het slingeren van het vaartuig kwam motorist Gerard De Groote van de Z.542 met de rug tegen de reling terecht, waardoor hij ernstige kneuzingen opliep aan de rugspieren. — Z.

FINANTIELE HULP VOOR DE AANKOOP OF VERBETERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

(vervolg)

CANADA

1) Leningen :

Voor Nieuw-Schotland, Nieuw Brunswijck en het eiland Prins Eduard, werd een Dienst voor leningen aan de vissers ingesteld. Het is deze dienst die de **administratie** van het toekennen der leningen op zich neemt.

Doelstelling :

a) aankoop van vissersvaartuigen
b) aankoop van motoren
c) aankoop van visserijuitrusting.

Het toegestane **bedrag** hangt af van bepaalde faktoren.

De intrest :

— voor Nieuw-Schotland wordt de intrestvoet voor elk geval bepaald ;
— voor NieuwBrunswijck : 4 % ;
— voor het eiland Prins Eduard : 3 %.

De **terugbetalingstermijn** is als volgt vastgesteld :

a) aankoop van schepen : max. 10 jaar ;
b) aankoop van motoren : max. 5 jaar.
c) aankoop van visserijuitrusting : max. 3 jaar.

Als waarborg kan bestaan : hypotheek of elke andere vorm..

2) Subsidies :

Toegekend door het betrokken Ministerie, met het doel de **bouw** van vissersvaartuigen aan te moedigen. Maximum 165 $ per bruto ton wordt toegekend.

3) Tussenkomsten met het doel de lasten van de levensverzekering te verminderen :

De te betalen premies worden verminderd met een max. van 1/1000 van het verzekerd bedrag.

4) Vermindering van intrestlast :

De intresten op het geleende bedrag wordt verminderd tot een max. van 4 % per jaar.

5) Kredietverkoop :

Wordt eveneens toegekend door het betrokken Ministerie, ten voordele van schepen van meer dan 45 voet. De kopers betalen 12,5 % op de opbrengsten tot volledige terugbetaling.

VERENIGE STATEN VAN AMERIKA

In de V.S. worden leningen toegekend ter financiering en her-financiering van de exploitatie, onderhoud, herstelling en uitrusting van vissersvaartuigen.

Het **max. bedrag** is niet bepaald.

De **intrest** welke aangerekend wordt bedraagt 5 % per jaar.

De **terugbetalingstermijn** is max. 10 jaar.

(vervolgt)

HAVENSTATISTIEK ZEEBRUGGE

NOVEMBER 1960

In november 1960 zijn 12 zeeschepen, metende 177.886 ton, de haven binengelopen, tegen 140 zeezeeschepen, metende 247.537 ton in noovember 1959.

De ladingen in november 1960 bedroegen 66.984 ton bij de aanvoer en 35.175 ton bij de uitvoer, tegen respektivelijk 70.429 ton en 44.122 ton in november 1959.

Gedurende de eerste 11 maanden van 1960 boekte men 1.531 zeeschepen, metende in totaal 2.547.412 ton met 674.427 ton goederen bij de aanvoer en 395.676 ton goederen bij de uitvoer, tegen 1.573 zeeschepen, metende 2.621.742 ton met 639.760 ton goederen bij de aanvoer en 388.493 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste 11 maanden van 1959.

De algemene goederenbeweging gedurende de eerste 11 maanden van 1960 bedraagt 1.917.372 ton tegen 1.601.820 ton gedurende de eerste 11 maanden van 1959. — Z.

AFSCHAFFING DER INVOERRECHTEN OP ZEEVIS !

Op 12 mei werd door de vertegenwoordigers van de regeringen der lidstaten der Europese Economische Gemeenschap besloten dat de lidstaten uiterlijk met ingang van 1 januari 1961, inzake douane, de volgende maatregelen zullen treffen :

a) **behoudens voor de landbouwprodukten,** een eerste toenadering doen naar de, met 20 pct verlaagde rechten van het gemeenschappelijk buitentarief, als bepaald in art. 23 van het EEG-verdrag ;

b) in het verkeer tussen de lidstaten, de thans reeds met 20 pct verminderde invoerrechten nogmaals met 5 pct verminderen voor de niet geliberaliseerde landbouwprodukten en met 10 pct voor de overige goederen.

Op initiatief van de Commissie voor Douane en Belastingen, maakt het aldus gewijzigd tarief van invoerrechten het voorwerp uit van een protokool tussen de regeringen van de Beneluxlanden. Het gewijzigd tarief treedt in werking op 1 januari 1961 door de publicatie van het Koninklijk Besluit van 7 december, verschenen in het Staatsblad van 15 december 1960. Overeenkomstig de wet van 2 mei 1958 inzake Douane en Accijnzen, zal dit K.B. het voorwerp uitmaken van een ontwerp van bekrachtigingswet dat in de loop van 1961 bij de Wetgevende Kamers zal worden ingediend. Het laatste woord blijft dus bij de wetgevers alhoewel ze voor het voldongen feit staan, gezien het verminderd tarief reeds van toepassing is van 1 januari 1961.

Wat de invoerrechten betreffen van de produkten die bijzonder de zeevisserij en aanverwante bedrijven treffen, lezen we in het protokool, hoofdstuk III, rubriek « Vis, schaal-, schelp- en weekdieren » :

Vis, vers (levend of dood) gekoeld of bevroren :

	Tarief Algemeen	E.G.
A. Zoetwatervis :		
1) Forellen en andere zalmvissen	vrij	vrij
2) andere	vrij	vrij
B. Zeevis :		
1) Ook indien ontdaan van kop of in moten gesneden		
a) Haring, sprot en makreel :		
1) van 15 februari tot en met 15 juni	vrij	vrij
2) van 16 juni tot en met 14 februari	vrij	vrij
b) Tonijn en sardines	vrij	vrij
c) andere	vrij	vrij
C. Vislevers, kuit en hom	vrij	vrij
Vis, enkel gezouten, gepekeld, gedroogd of gerookt :		
A. Enkel gezouten, gepekeld of gedroogd		
1) ook indien ontdaan van kop of in moten gesneden		
a) haring en pilchards	vrij	vrij
b) kabeljauw, stokvis en klipvis	vrij	vrij
c) sardines en andere	vrij	vrij
2) Filets		
a) van kabeljauw, van stokvis of van klipvis	vrij	vrij
b) andere	vrij	vrij
B. Gerookt	vrij	vrij
C. Vislevers, kuit en hom, vismeel	vrij	vrij
Schaal-, schelp- en weekdieren (ook indien ontdaan van schaal of schelp), vers (levend of dood), gekoeld bevroren, gedroogd, gezouten of gepekeld, schaaldieren in de schaal, enkel gekookt in water :		
A. Schaaldieren :		
1) Langousten en zeekreeften :		
a) Langoesten :		
1) bestemd om te worden uitgezet	15%	15%
2) andere	20%	16%
b) zeekreeften	15%	12%
2) Krabben, garnalen, rivierkreeften		
a) krabben en garnalen	vrij	vrij
b) rivierkreeften	15%	12%
3) andere (langoustines, enz.)	vrij	vrij
B. Schelp- en weekdieren :		
1) Oesters :		
a) zaaioesters, wegende niet meer dan 40 gr stuk	vrij	vrij
b) andere	20%	16%
2) Mosselen	vrij	vrij
3) overige	vrij	vrij
A. Kaviaar en kaviaarsurrogaten	30%	24%
B. Zalm en zalmvissen		
1) zalm, luchtdicht verpakt	vrij	vrij
2) andere		
a) luchtdicht verpakt	20%	16%
b) overige	25%	20%
C. Haring		
1) luchtdicht verpakt	20%	16%
2) andere	25%	20%
D. Sardines		
1) luchtdicht verpakt	20%	16%
2) andere	25%	20%
E. Andere		
1) luchtdicht verpakt	20%	16%
2) overige	25%	20%
Bereidingen en conserven van schaal-, schelp- of weekdieren :		
A. Garnalen, enkel gekookt en gepeld, niet verduurzaamd	vrij	vrij
B. Andere	25%	20%

De Viskonservennijverheid

gezien door **EMILE CORNELIS**

Direkteur der
Viskonservenfabrieken
van Globus Denderleeuw

Er zijn op dit ogenblik in ons land nog vier fabrieken die viskonserven fabriceren. Deze fabrieken zijn goed uitgerust, zij beschikken over goed materiaal en over mensen die hun stiel kennen. Zij zijn dus in staat om flink werk te verrichten.

Om goed en renderend te werken moet men gemakkelijk over grondstoffen kunnen beschikken. Moet ik er op wijzen dat onze nijverheid op de 12 maanden die het jaar telt, slechts gedurende een maand verse volle haring kan kopen, gedurende een maand sprot van goede kwaliteit en af en toe wat makreel. Daarmede zal de inventaris van de mogelijkheden die door de Belgische visserij geboden worden gemaakt zijn.

Voor de rest van de bevoorrading van vis zijn de konservenfabrieken op het buitenland aangewezen en dan maar liefst op Holland; zij beginnen nu zelfs grondstoffen in te voeren uit Japan, wat bewijst dat zij niet bij de pakken blijven zitten, niettegenstaande verse vis invoeren wil zeggen moeilijk kontroleren en beheersen van aankoopprijzen, hoge transportkosten, risiko, enz...

Dus van grondstoffen zijde is de toestand eerder weinig produktiviteitsvol.

Anderzijds, staan voor het nieuwe jaar, dat ieder mens steeds zo hoopvol verwacht, de fabrikanten enige goede ontmoetingen te wachten die de naam dragen van loonsverhoging (plarmatig voorzien tot einde 1961, want wij zijn vooruitziend), kleding en bescherming van de werknemer, verhoging van verlofvergoeding, verhoging van taksen en belastingen, enz. enz... en zelfs nog een veearts, waarschijnlijk voor het geval dat de patroon aan geestelijke depressie of aan hartverslapping moest gaan lijden. — Dit zijn allemaal voordelen die de positie van onze visbuitenland ongetwijfeld zullen verstevigen. Spijtig dat onze noorderburen van dezelfde voordelen niet kunnen genieten!

België is een gezegend land, wij zijn rijk en leven op een hoge voet, en wat het geval voor de visnijverheid is, is ook het geval in de andere nijverheden. Daarom gaan de prijzen van andere grondstoffen van de -blik- en kartonemballages, van het materiaal, van de onderhoudskosten ook steeds met vaste tred bergopwaarts.

De kostprijzen van onze viskonserven liggen dus hoog. In het binnenland moeten wij in staat zijn ons te verdedigen tegen de massale invoer van vreemde viskonserven door een lage kostprijs.

Indien onze produkten goedkoop uitvallen voor de verbruiker tegenover de ingevoerde, zullen zij in ruimere mate gekocht worden.

Ik ga regelmatig rondneuzen in de grootwarenhuizen om mijn prijzen te vergelijken met deze van vreemde produkten en ik moet steeds vaststellen dat ik er niet aan kan. Men kan hier nog stand houden door verzorging van de kwaliteit, door de kennis van smaak en gewoonten van de verbruiker, door de service aan de klant, maar winst is uitgesloten.

In het buitenland is de toestand voor de Belgische fabrikant al even aanmoedigend! Cijfers van eksport van in België gefabriceerde viskonserven heb ik niet, maar ik meen te mogen zeggen dat deze gering, zeer gering zijn. In 't kort gezegd, kunnen de Belgische fabrikanten zich in het buitenland niet verdedigen en in het bijzonder niet tegen Hollandse konfraters omdat de kostprijzen hier veel te hoog liggen.

Quid voor de Euromarkt? Er staan in Duitsland en in Frankrijk fabrieken die 10 maal groter zijn dan de Belgische. Zij zijn ingericht op de schaal van 40 à 50 miljoen inwoners voor hun eigen markt. Het schijnt dat wij, om de Euromarkt in leven te blijven, onze produktiviteit moeten verhogen en voor nieuwe investeringen zorgen om zodoende onze relatief kleine bedrijven op schaal te brengen van Europa, enz... maar dit is een ander paar mouwen waarover ik niet verder wens uit te weiden.

Ik vind mijn vertelsel reeds voldoende droefgeestig voor mij die er mijn zaterdagnamiddag zien aan gaan en zeker voor de lezer die het in de atmosfeer van «vrede op aarde voor ale mensen van goede wil» onder de ogen zal genomen hebben.

Het spreekt vanzelf dat dit epistel slechts Uw dienaar engageert en hem alleen, niettegenstaande er sprake is van Belgische viskonservenfabrikanten, dit opdat eventueel, wie weet, de kritiek alleen op zijn kop zou terecht komen.

Ziezo, waarde Heer, kunt gij hiermede genoegen nemen ?

Ik maak van deze gelegenheid gebruik om U en de Uwe het beste te wensen voor 1961 in deze laatste dagen van het oude jaar.

Laat ons ook het beste hopen voor de Visser en al zijn aanverwante aktiviteiten en in het bijzonder voor de Visser die met zijn harde handen en ten koste van bovenmenselijke inspanningen het visje uit de zee haalt, dat visje dat dan nog in ons land zo dikwijls met moeite opgevangen wordt.

VISSERIJ EN VISSERIJPOLITIEK IN DE LANDEN VAN DE OEES

(vervolg)

Als voortzetting van het artikel over de «Visserij- en vissenijpolitiek in de landen van de E.E.G.» zullen wij deze week handelen over de toepassing van deze visserijpolitiek en de verschillende overeenkomsten.

TOEPASSING VAN DE VISSERIJPOLITIEK

De onderscheidene landen hebben bepaalde maatregelen in het leven geroepen om de vooropgestelde doeleinden te bereiken. Het gaat meestal om diensten met het oog op het algemeen belang (onderzoekscentra), alsmede financiële steun en importbeperkingen.

Alhoewel we later zullen terug komen en dieper zullen ingaan voor wat de gevolgde politiek in elk land van O.E.E.S. betreft, gaan wij hierna de toegepaste maatregelen in algemene zin behandelen.

1. LENINGEN EN STEUN VOOR HET BOUWEN VAN SCHEPEN EN FABRIEKEN VOOR DE WERKING

In praktisch alle landen van de O.E.E.S. welke een zeevloot bezitten, worden leningen toegestaan voor het bouwen van schepen aan verminderde intrest, langere termijn en een hoger toegekende percentage op de waarde. In bepaalde landen worden zelfs bedragen uitgekeerd aan deze die schepen bouwen, bv. Engeland, Ierland, Frankrijk. In bepaalde landen bv. West-Duitsland, IJsland, Zweden, Noorwegen, Ierland en Turkije, wordt aan de nijverheden in verband met de visverwerking steun verleend op basis van kredieten.

2. ANDERE VORMEN VAN FINANTIELE STEUN

Buiten de voornoemde steun onder (1) vermeld wordt in sommige landen de zeevisserij nog op andere wijzen financieel gesteund, bv. tussenkomst op de aanvoeren van bepaalde klassen van schepen (Engeland), invoerrechten en ondersteuning van eksport (IJsland), rechten op uitvoer ter ondersteuning van de rederijen (Noorwegen).

3. MAATREGELEN WELKE VERBAND HOUDEN MET DE KOMMERCIALISATIE

Vernoemen wij hier het in voege zijn van minimumprijzenstelsel in West-Duitsland, Nederland, Zweden en België, alhoewel het systeem van het ene land gans verschilt van datgene wat in een ander land van toepassing is.

In Engeland zijn minimumprijzen vastgesteld voor de haring. In IJsland komt de overheid tussen in de onderhandelingen tussen reders en verwerkers voor wat het vaststellen van de prijs betreft.

4. KWANTITATIEVE BEPERKINGEN

Sommige landen leggen geen kwantitatieve beperkingen op voor wat de invoer van vis betreft, terwijl andere landen slechts gedeeltelijk de kwantitatieve beperkingen opgeven.

5. DOUANERECHTEN EN ANDERE TAKSEN

De douanerechten welke van toepassing zijn verschillen grotelijks van land tot land, niet alleen voor wat het bedrag betreft maar ook voor wat de soorten aangaat waarop ze van toepassing zijn.

Een eenvoudige vergelijking tussen de landen van de O.E.E.S. is dus uitgesloten. Ook deze aangelegenheid zal nader besproken worden wanneer wij de onderscheidene landen zullen behandelen.

Stippen wij nochtans aan dat Turkije, Frankrijk en Italië bijzonder hoge douanerechten toepassen, terwijl voor Engeland en West-Duitsland de douanerechten schommelen rond het Europees gemiddelde. De andere landen passen ofwel geringe, ofwel geen douanerechten toe.

In Zwitserland, Oostenrijk, West-Duitsland en Frankrijk worden van de zoetwatervis andere douanerechten toegepast.

Benevens de douanerechten worden in de meeste landen behorende tot de O.E.E.S. andere taksen geheven teneinde de invoer te bezwaren. In de meeste gevallen betreft het hier taksen die op de ingevoerde hoeveelheden geheven worden en dewelke ook van toepassing zijn op de in de nationale havens aangevoerde vis.

6. VERBOD VAN AANVOER

Slechts Engeland, West-Duitsland, Griekenland en Portugal laten de aanvoer van vreemde schepen in hun havens toe.

7. VISSERIJGRENZEN

In de algemene regel is het vissen in de territoriale wateren enkel aan de nationale schepen toegestaan. De visserijgrenzen schommelen van 3 tot 12 mijl.

De moeilijkheden die ontstaan zijn in verband met de uitbreiding der territoriale wateren werden vroeger reeds voldoende gekommentarieerd.

De U.N.O. betracht en stelt alles in het werk om een aanvaardbare oplossing, te bewerken op internationaal plan. Zoals bekend kan noch de Konferentie te Genève van april 1958, noch deze van maart 1960 een oplossing brengen.

III AKKOORDEN

A. E.E.G.

1. PROGRESSIEVE VERMINDERING VAN DOUANERECHTEN

De douanerechten binnen de E.E.G. worden in stadia van 12 à 18 m verlaagd.

2. PROGRESSIEVE VERMINDEDRING VAN KWANTATIEVE BEPERKINGEN

- Geen nieuwe beperkingen invoeren.
- Bilaterale kontingenten werd omgeschapen in kontingenten voor elk land van de E.E.G.
- Kontingenten zullen met gemiddeld 20 % per jaar verhoogd worden.
- Voor kontingenten van minder dan 3 % van de nationale produktie geleidelijke uitbreiding.

3. BUITEN-TARIEF

Zal in voege treden wanneer het gemeen tarief in de landen van de E.E.G. vastgesteld is.

4. SPECIALE SCHIKKINGEN VOOR DE OVERGANGSPERIODE

- Een minimumprijzenstelsel kan in voege gebracht worden om, wanneer de prijzen het minimumpeil bereiken, de invoer te ver minderen.
- Vastleggen van kontrakten op lange termijn.
- Een gemeenschappelijke visserijpolitiek zal uitgewerkt worden.

B. KLEINE VRIJHANDELSZONE

Het doel in verband met de visprodukten is de ekspantie van de handel hierin te vergemakkelijken die een wederkerigheid daarstelt tussen de leden-landen waarvan de ekonomie in belangrijke mate door de eksport hiervan wordt beinvloed.

Door het geleidelijk opheffen van douanerechten en kwantitatieve importbeperkingen binnen een periode van 10 jaar, aanvangende op 1-7-1960, tracht men dit doel te bereiken.

Speciale regelen zijn voorzien voor wat betreft de invoer van ingevroren visfilets in Engeland, uit Denemarken, Noorwegen en Zweden.

IV. INTERNATIONALE OVEREENKOMSTEN MET BETREKKING OP DE BESCHERMING VAN DE VISGRONDEN

In dit verband werden wel zekere maatregelen genomen door zekere landen om de visgronden in de territoriale wateren te beschermen. De noodzakelijkheid van samenwerking op internationaal plan werd echter meer en meer noodzakelijk.

Tijdens en juist na de oorlog begon zulks werkelijkheid te worden. Denken wij aan de Konventie van 1946, te Londen ondertekend. Slechts 8 jaar, na ratifikatie door alle ondertekende landen, kon de Konventie toegepast worden. Het bleek echter dat ze niet meer aan de vereisten voldeed. Een nieuwe Konventie werd ondertekend te Londen in januari 1959 · het Noord-Oost-Atlantisch visserijverdrag.

Dit verdrag voorzag de stichting van een kommissie in dewelke elk kontrakterend land zou vertegenwoordigd zijn en welke als voornaamste taak heeft zich op de hoogte te houden van de toestand inzake visserij van de zone, maatregelen te bestuderen die zouden kunnen genomen worden en aanbevelingen te doen in dit verband.

Het verdrag somt een zeker aantal maatregelen op in verband met openingen van de mazen en lengte der gevangen vissoorten; gebruik van vistuigen.

In grote lijnen herneemt dit verdrag de bepalingen van het West-Atlantisch visserijverdrag, ondertekend te Washington in 1949 en in 1950 in werking getreden.

(vervolgt)

BERICHTEN UIT HET BUITENLAND

HET VISSERIJPERSONEEL IN SPANJE

Op een totale bevolking, die op 30 miljoen geraamd wordt, zijn in Spanje slechts 264.727 personen tewerkgesteld in de visserij of in nevenbedrijven. Hierin zijn zowel mannen, als vrouwen en kinderen begrepen. Dit is waarlijk zeer weinig te noemen.

Het gaat hier om vissers, mensen die zich bezig houden met de schepen op het droge, en het personeel welke in de fabrieken werkzaam is. — B.

NIEUWE REGLEMENTERING VOOR DE PORTUGESE VISHANDEL

Door de Portugese regering werd een nieuwe reglementering in voege gebracht voor de lokale vishandel en dit om de winsten van de tussenpersonen wat te drukken en meer menselijke prijzen voor de verbruiker te bekomen.

Het aantal tussenpersonen is in Portugal inderdaad tamelijk hoog. (Meer dan 3.000 handelaars in Lissabon alleen).

Een speciaal reglement werd in voege gebracht voor de sardienen.

Voor elke afslag mag zich in een straal van 35 km slechts 2 tussenpersonen bevinden : de grossist en de detaillant. De distributie en het vervoer dienen volledig verbeterd te worden. De verkoop van vis per vrachtwagens (zie onze leurhandel) zullen bij wijze van proef ondernomen worden door de dienst voor het visverbruik.

De winstmarges van de grossist en detaillant werden vastgelegd per kg vis, volgens de prijs welke betaald werd op de markt. — B.

DE UITBATING VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

In ons vorig nummer hebben we gewezen op de noodzakelijkheid, nu de direkteur van de vissershaven zijn ontslag nam, tot hervormingen over te gaan. Het is immers geen geheim dat de huidige uitbating van de vissershaven veel kritiek met zich mede brengt. Veel overtollige en nutteloze uitgaven worden gemaakt en grote winsten worden er verwezenlijkt. De visserij is steeds een melkkoe geweest en in plaats van haar te helpen, hebben wij tot onze spijt moeten vaststellen dat zij een middel is om de stad financiëel, op de rug van de vissers en reders, te helpen gezond maken.

We moeten nochtans bekennen dat deze toestand niet van vandaag bestaat, maar sedert jaren en dat de huidige Schepen der vissershaven geen gelegenheid laat voorbijgaan om de algemene onkosten, welke uit de uitbating voortspruiten te helpen verminderen. Dat dit slechts geleidelijk kan geschieden is begrijpelijk.

Het is zeker voor niemand een geheim dat er thans een strekking bestaat om zoals in verschillende andere grote havens van het vasteland de vismijn door een private organisatie te laten uitbaten. Dit zou voor de stad geen verlies betekenen, maar voor de visserij zelf, ekonomisch en financiëel een groot voordeel. De onverschilligheid waarmede deze zaak behandeld wordt van stadswege verwondert niemand, als men ziet hoeveel grove vergissingen en nutteloze geldverspillingen in het verleden door de stad gemaakt werden.

Door de Rederscentrale werd aan het betrokken schepenkollege een onderhoud gevraagd, om die kwestie eens grondig te bespreken. Tot op heden is men er van hogerhand nog niet op in gegaan. We weten niet wat de reden hiervan is al moeten we vaststellen dat de gestelde vraag van groot belang is voor de uitbating van de vissershaven. Of is het de vrees voor kritiek van bepaalde zijde die hier aanstekelijk werkt. Als zulks het geval is, dan kunnen wij slechts herhalen wat we vroeger hebben gemeld, namelijk wanneer een vraagstuk te Oostende op hoger plan behandeld wordt, men steeds allerlei redenen en personen aanhaalt hoe ongegrond ook, om de zaak te kelderen. We achten het ogenblik nog niet gekomen om met zekerheid te zeggen dat de uitbating van de vissershaven door een vrije organisatie de gewenste oplossing zou betekenen. Eerst afwachten wat de uitslag van de besprekingen zullen zijn welke dienaangaande zouden moeten gevoerd worden, omdat pas dan zal kunnen geoordeeld worden of het gemeentebestuur rijp is voor allerhande verbeteringen en besparingen.

Op het ogenblik van het ter perse gaan, vernemen we dat het schepenkollege deze week reeds een nuttige beslissing heeft genomen inzake de leiding van de vissershaven, die voortaan met sluis, dok en slipway onder de leiding zal komen te staan van de havenkapitein, wat het rechttrekken van een grove vergissing betekent welke dateert van het jaar 1934, door het toenmalig schepenkollege begaan. Verder vernemen we, dat later zou overgegaan worden tot de aanduiding van een vismijndirekteur welke het bestuur van de vismijn in handen zou krijgen. Het zou beslist goed geweest zijn, zonder dat de belanghebbende hiervoor geraadpleegd wordt, de uitbating van de vismijn verder door de stad te laten geschieden.

Die laatste berichten zijn nog niet officiëel bevestigd en we menen dat vooraleer dergelijke beslissing te nemen men eerst met de belanghebben kringen zou dienen te beraadslagen. De komende weken zullen ons hieromtrent wijzer of minder wijs maken. In elk geval komen we hierop terug en zijn we overtuigd, moest gans de gemeenteraad duidelijk uiteengezet worden op welke wijze de exploitatie van de vismijn rationeel kan gemaakt worden, zij het voorstel zou beamen en dat het voor de stad een nieuwe besparing zou betekenen en voor de industrie een grote verbetering.

« PRINCE CHARLES » NAAR DE SLOOPWERF

Vorige week heeft de mailboot van de Oostende-Doverlijn « Prince Charles » — voor de laatste maal — de haven van Oostende verlaten. Het vaartuig werd immers naar de sloopwerf verwezen, nadat het onlangs bij openbaar opbod op de sloopmarkt geworpen werd.

Algemeen is men van oordeel dat het vaartuig nog goed was « voor de dienst » en dat mits enkele herstellingen men het vaartuig nog zeewaardig kon houden. Maar de grillen van vadertje Staat zijn ondoorgrondelijk en zo zal deze mailboot dan maar afgebroken worden worden.

DE TOESTAND OP DE SCHEEPSWERVEN VAN VLAANDEREN

te Brugge

WERKHERVATTING WEER VERDAAGD

Het werk op de Scheepswerven van Vlaanderen te Brugge zal niet, zoals aanvankelijk was gehoopt geworden, hervatten op 1 januari a.s. Hoewel de curatoren en andere onderhandelaars er thans in geslaagd waren een overeenkomst te vinden met de reders en met de banken die bij de zaak werden betrokken, is opnieuw een moeilijkheid gerezen.

De nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid heeft thans bepaalde eisen gesteld, die door de curatoren niet worden aanvaard en dit omdat deze laatsten zeggen dat ze gewoon niet realiseerbaar zijn en trouwens volgens de bepalingen van het failliet niet dienen te worden vervuld.

Dat heeft met zich gebracht, dat de besprekingen, waarvan men dacht dat ze een achttal dagen geleden, zo goed als tot een oplossing hadden geleid thans in een nieuwe faze zijn getreden en dat de werkhervatting derhalve opnieuw werd verdaagd.

Men weet niet voor hoelang. Optimisten zeggen dat men beslist half januari opnieuw aan het werk zal gaan, maar anderen zijn geneigd aan te nemen, dat het nog een tweetal maanden kan duren, vooraleer men eindelijk met de afwerking van beide schepen, die op de werf in aanbouw zijn zal kunnen beginnen.

BELGISCH - NEDERLANDSE VISSERIJ - ALMANAK 1961

De Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak 1961 is zopas verschenen. 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).

VERWACHTINGEN

DINSDAG 27 DECEMBER 1960

IJsland : O.92; O.316; O.224; O.298; O.324; O.228.
Witte Bank : O.218; O.112; O.166; Z.549; O.66.
Noordzee : O.329 ; Z.212.
West : O.196; O.327; O.184; O.346.
Noord : O.102; O.151; O.132; O.120.
Kanaal : O.155; O.265; O.109; O.200.
Kreeftenput : Z.510.

WOENSDAG 28 DECEMBER

IJsland : O.86; O.285.
Witte Bank : Z.420; Z.511; O.105; O.268; O.232; O.243; O.287.
West : O.128; O.185; O.77; O.806. O.349.
Noord : O.87; O.287.
Noordzee : O.305.

IN DE VRIJE VISSERIJSCHOOL PASTER PYPE

En wederom was er een nokvolle zaal in het Zeemanstehuis Paster Pype, op zondag 18 december.

Men wist het : de Paster Pypeschool zou optreden en dan was sukses verzekerd.

Het Kerstgebeuren werd op een buitengewoon pittige manier vertolkt, waarna een geslaagde hulde werd gebracht aan onze vissers. Zo kon de tombola beginnen en vlot van stapel lopen. Hieronder vindt U dan de lijst van de winnende nummers.

Gedurende het derde gedeelte werden tranen gelachen. Alles was om het best naar voor gebracht. De voorstelling van de Oosterse markt, het Orkest Zonder Naam en vooral «De dokter in de 25e eeuw» waren zonder weerga. Stijlvol brachten de Soldaatjes de afscheidsgroet.

Ja, alles was piekfijn ; het is te lang om allemaal te noemen. Maar wij danken de leerlingen van de Paster Pypeschool omdat ze ons opnieuw een namiddag hebben bezorgd vol plezier en lach.

En inderdaad... tot de volgende reis !

688	1296	1437	1547	1748	2257
2338	2422	2657	2839	3171	3425
3626	3679	3848	4043	4434	5022
5315	5356	6172	6347	6665	7463
7512	7736	7890	8939	9060	9675
10975	11091	11549	11653	12070	12329
12785	13608	13822	13830	13914	14628
14816	14826	15088	15183	15269	15873
15938	16156	16342	16475	16904	17175
17210	18093	18210	19150		

Omslagen :

164 217 517 832 907 1036 1371 1572 1799 1939

De prijzen mogen afgehaald worden tot 24 december 1960 en vanaf 5 januari 1961 tot en met 28 februari 1961.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

25-175(T) — Lombardsijde Zeewaartse schietoefeningen

Zie B.a.Z. 1-13-1960.

Gedurende de weken van 19 tot en met 31 december 1960 zullen alleen op donderdag 22, vrijdag 23, donderdag 29 en vrijdag 30 december 196 0schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sector door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-1960 zijn van kracht.

25-176 — Noordzee Opruiming wrak «Emeraude» Wraklichtboei opgenomen

Positie : ca 51°22'N 2°51'N.

De bergingswerken op het wrak «Emeraude» zijn geëindigd. De daarbijhorende werkboeien en de wraklichtboei werden opgenomen.

Aanbrengen een afgedregde diepte van 150 dm «Wk».

B.a.Z. 19-131(T)-1960 vervalt.

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken».

25-177(T) — Schelde Rede Antwerpen — Wrak

Positie : 51°12'32"N 4°22'49".5E

Ter dekking van het wrak van het binnenschip «Nera» gezonken op de Rede van Antwerpen, ter hoogte van afdak 12, werd een groene wraklichtboei met cilindervormig topteken uitgelegd, tonende twee groene schitteringen elke 10 sec (Afk. : GS (2) gn 10 sec) in 90 dm water op ca 75 m uit de kaai

Op het wrak werd minstens 57 dm (K.D.) water gevonden.

Zie Belg. kaart «Schelde».

NEDERLAND

25-178(T) — Westerschelde Be-E Breskens — Tijdelijke werkboeien

Positie : ca 51°24'.1N 3°24'.2E.

Rond het wrak be-E de haven van Breskens, op ca 200 m afstand daarvan, zijn tot nader bericht 4 werkboeien gelegd, voorzien van wit scotchlite.

Zie Belg. kaart «Schelde».

25-179 — Westerschelde Schaar van Valkenisse Tonnen verlegd — Diepte

Verplaatsen naar :

a. 51°22'38"N 4°06'58"E RWHS bolton met T OV-SvV ;

b. 51°22'37"N 4°07'04"E rode stompe ton nr 12 ;

c. 51°22'34"N 4°07'16"E rode stompe ton nr 14 met cilinder.

De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt :

Middenvaarwaters 5.
Spitsetonskant 3.
Zie Belg. kaart «Schelde».
Stompetonskant 4.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 14-12-60

178. West-Hinder - Vlissingen route — Positie 51°21'30"N 2°50'00"E. Wraklichtboei «LST. 420» verdwenen.

oostendse markt en vismijnecho's

Waren de visprijzen op de maandagmarkt van deze week ook nog op een behoorlijk peil, dinsdag en woensdag was dit peil onder het vriespunt en werden de meeste soorten aan zeer lage prijzen verkocht. Hiervoor kunnen verschillende oorzaken aangehaald worden. Of ze allemaal juist zijn is een andere zaak, maar toch is het zo dat ieder van hen een invloed heeft uitgeoefend op het marktverloop.

Eerst en vooral is daar het feit van de komende feestdagen, waardoor de uitvoermogelijkheden praktisch tot nul herleid werden. Naar Engeland moet immers geen enkele kg vis verscheept worden deze week en hetgeen door de uitvoerders toch nog werd gekocht zal zeker bestemd geweest zijn voor diepvries. Toekomende week zullen immers betere prijzen betaald worden en dan zullen de nu aangekochte soorten wel van pas komen.

Ook naar Duitsland moet niets gezonden worden, of in elk geval toch maar een klein deel van hetgeen gewoonlijk naar dit land gaat.

Zodoende werden platvis, haring, gullen en tal van andere soorten in ruime mate opgevangen.

Een andere oorzaak was dat de leurhandel verleden week veel minder kon verkopen dan gewoonlijk. Deze mensen brachten dus een groot deel van hun vis mee terug en hadden bijgevolg deze week ook niet veel nodig. Het schijnt dat tal van mensen naar de televisie aan het kijken waren of op bezoek waardoor veel minder mensen buiten kwamen. Zodoende heeft onze televisie waarop de plechtigheid van het Koninklijk huwelijk werd gevolgd, het prijsverloop beinvloed. Een andere reden schijnt te zijn de beroering die gewekt wordt rond de Eenheidswet.

Hoe het ook zij, het was voor vele vaartuigen een erg triestige week en het jaar werd door vele reders op een ongunstige manier besloten. Hopelijk zal de laatste week van het jaar beter zijn.

De slechtste uitslagen werden geboekt door de grootste schepen. Behalve dat er lage prijzen werden betaald konden deze schepen tot overmaat van ramp slechts zeer kleine vangsten op de markt zetten. Betere en doorgaans zelfs renderende uitslagen werden geboekt door de kreeftenputters welke grote vangsten platvis en tong binnenbrachten.

De Witte Bankers en de IJslanders waren er het slechtst aan toe. Voor de haringschepen was het een eerder dode week, niet zozeer door slechte weersomstandigheden dit keer maar door het wegblijven van de haring. Toch werd het weinige dat werd aangevoerd zeer goedkoop verkocht.

De kleine kustvisserij bracht er evenmin veel van terecht en ook hier was het uitblijven van vis, sprot of haring de oorzaak. Voor de garnaalvissers was het zoals gewoonlijk minder dan niets.

In totaal verkochten 112 vaartuigen hun vangst. De totale aanvoer bestond uit 11.825 bennen vis, 58.100 kg tong en 132.500 kg haring.

Door de IJslanders werd deze week wel iets meer aangevoerd dan verleden week. De 8 schepen brachten immers 5.100 bennen vis op de markt tegen 4.500 bennen voor evenveel schepen de voorgaande week. Toch bleven de vangsten per schip erg klein en alleen het feit dat er meer grote IJslanders aan de afslag waren deed de gemiddelde vangst stijgen. Het waren echter de grootste IJslanders die het meest slagen kregen en opbrengsten boekten die ver beneden het renderend peil bleven. IJslandvis werd overigens niet zó goedkoop verkocht en deze soorten zullen waarschijnlijk toekomende week goedkoper zijn. Een vangst van Noop Haed bracht 600 bennen vis op de markt, het grootste deel hiervan was haai, vissoort die zeer goedkoop werd verkocht en grotendeels moest worden opgevangen.

Ook van de Minches werd hoofdzakelijk haaien aangevoerd. De 2 vangsten die in totaal 1.200 bennen bevatten, bestonden uit 50 % haaien en ook hier was de opvangregeling nodig om erger te voorkomen.

Van de Noordzee (Moray Firth) werden alleen maandag 2 vangsten gelost. De witte kabeljauw kreeg wel een behoorlijke prijs die echter de prijsdaling van de volgende dagen reeds liet vermoeden. Toch waren de opbrengsten hier wel bevredigend. Samen uit 2 vangsten 580 bennen vis. De Witte Bankers brachten bijna allemaal kleine vangsten binnen. Alleen woensdag een paar grotere vangsten. Waar de tongenprijs ook geleidelijk daalde op dinsdag en woensdagmarkt konden deze schepen doorgaans geen goede uitslagen bereiken. In totaal werden door 11 vaartuigen 385 bennen vis en 22.400 kg tong aangevoerd. Van de Kreeftenput verkochten 9 schepen een totale vangst van 825 bennen vis en 17.500 kg tong.

Vooral maandag konden deze schepen mooie uitslagen bereiken. Platvis was evenwel zeer goedkoop.

Door 8 Oostschepen werden 490 bennen vis en 10.300 kg tong gelost. Hier waren de opbrengsten doorgaans te laag. De Westaanvoer was beduidend groter dan verleden week en bestond uit 1.770 bennen vis en 5.000 kg tong, dit uit 23 vangsten. Roggen waren gans de week goedkoop en de opbrengsten bleven aan de lage kant.

2 Noordvangsten voorzagen de markt van 170 bennen vis en 400 kg tong. Het betrof hier evenwel onvolledige reizen. Haring werd in zeer geringe mate aangevoerd en werd ook aan erg lage prijzen verkocht. Van verdiensten kwam voor deze schepen dan ook niets in huis.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	19-12-1960	20-12-1960	21-12-1960	14-12-1960		
Tongen, grote — Sole, grosse	50,—54,—	44,—48,10	42,—46,—	.....	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	48,20-52,—	44,—48,60	40,—46,—	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	45,80-49,40	39,20-45,—	36,80-43,60	.....	.....	.....
Voor-kleine — Toute petite	23,—26,—	21,—26,20	18,—24,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	40,—46,—	37,—42,50	34,40-38,40	.....	.....	.....
Tarbot, groot — Turbot, gros	50,—61,—	44,—58,80	40,—52,—	.....	.....	.....
Middel — Moyenne	34,—44,—	31,—37,40	24,—33,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	16,80-27,—	13,—28,—	14,—17,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,—12,—	5,— 6,—	5,— 5,40	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	8,—16,—	5,— 7,50	5,— 6,—	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	10,—19,—	5,—10,—	5,30- 9,60	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	10,40-19,—	5,60-11,—	5,30-11,—	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	9,—11,—	4,— 6,80	5,— 6,—	.....	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	8,—11,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	3,—	6,40	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	26,—26,20	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	13,—22,—	14,50	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	3,— 9,40	5,40	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	6,—14,20	4,— 7,10	5,80- 8,—	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	7,40-17,—	6,— 8,—	8,60	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	10,—	5,80	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	11,—17,80	12,—20,—	11,80-16,—	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	4,—12,—	3,—13,—	7,—13,40	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	21,20-27,—	26,—	19,—21,50	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	5,— 7,—	3,— 7,20	3,— 5,40	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	18,—19,—	7,60-23,—	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	4,— 5,80	5,— 6,—	4,40- 5,—	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	4,40- 5,40	5,—	5,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	7,60-22,50	16,—	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	7,50-14,—	5,20-12,20	9,—	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	26,—37,—	16,—25,—	7,30-23,—	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	9,—17,—	10,—	7,—11,60	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,80- 9,60	5,— 6,80	5,—	.....	.....	.....
Leng — Lingue	8,— 9,—	5,—	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	11,60-22,—	.....	20,50-22,80	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	6,10- 6,40	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	2,60- 3,50	2,60- 3,—	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,— 2,40	2,— 2,20	2,—	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	24,—40,—	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	10,—	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	28,—	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	32,40	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	6,60-11,—	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Vrijdag 16 december

SANDETTIE

		Haring		
Z.462-550	2	3700	9.620	
O.223-244	2	2250	5.850	
O.131-279	2	2500	6.500	

Zaterdag 17 december

SANDETTIE

O.283-284	1	31	9050	37.420
O.135-154	2	——	4200	10.920
Z.462-550	1	——	1050	2.940
O.191-312	2	——	1900	5.392
O.160-249	2	——	5450	14.170
O.193-214	2	——	3400	8.840
O.131-279	1	——	1250	3.250
O.195-156	2	——	5100	13.270
O.127-153	1	15	2600	11.556

Maandag 19 december

IJSLAND				
O.318	18	400	——	197.060
O.286	17	450	——	260.725
O.299	17	1200	——	610.576
O.269	17	750	——	305.430
MORAY FIRTH				
Z.425	16	360	——	182.510
O.278	16	220	——	116.460
MINCH				
O.333	16	550	——	202.140
KANAAL				
O.69	13	200	——	161.450
WITTE BANK				
		Tongen		
Z.514	11	30	1200	62.120
O.187	15	40	2500	102.710
Z.290	15	30	1600	64.280
Z.222	16	30	2600	114.330
WEST				
N.722	10	100	200	79.670
N.715	6	120	100	55.940
O.277	10	100	——	54.260
O.196	5	120	——	50.150
N.210	5	60	200	52.650
O.327	5	70	——	38.910
KREEFTENPUT				
Z.547	14	115	2800	156.620
Z.443	9	80	1700	123.880
Z.539	9	90	1800	118.860
Z.444	9	90	1900	120.640
NOORD				
O.82	4	40	400	44.130
WEST				
O.147	10	90	350	62.290

Dinsdag 20 december

IJSLAND				
O.282	19	400	——	192.390
O.80	18	900	——	389.275
O.250	18	400	——	178.330
KANAAL				
O.342	14	200	——	85.000
Z.562	14	120	2500	175.700
O.174	11	150	——	65.470
WITTE BANK				
O.183	14	60	1500	69.460
O.256	13	30	2000	71.530
Z.421	14	35	2500	102.320
OOST				
Z.598	12	120	2300	120.750
Z.468	10	50	1200	58.110
Z.473	10	50	1500	68.100
Z.471	12	50	1200	55.040
Z.199	12	40	2000	76.700
Z.432	7	80	500	41.670
WEST				
O.128	4	40	——	20.960
O.806	4	80	——	41.220
O.184	7	80	250	46.100
O.185	10	110	600	73.760
O.349	3	80	——	37.900
O.276	5	80	300	33.670
O.142	4	50	——	14.080
O.77	5	60	——	29.550
Z.530	12	70	900	59.550
KREEFTENPUT				
Z.422	11	110	2100	137.330
Z.274	11	90	2000	114.560
Z.412	12	100	2000	81.640
WEST				
Z.201	7	70	600	38.820
N.762	7	80	500	55.520
N.763	7	90	300	44.540
SANDETTIE				
O.283-284		2	26.700	70.320
O.191-312		2	7.250	18.850
O.135-154		2	9.800	25.480
O.127-153		2	8.000	20.800
O.160-249		2	10.750	31.090

Woensdag 21 december

IJSLAND				
O.83	19	600	——	245.584
MINCH				
O.335	13	650	——	202.355
NOOP HEAD				
O.88	12	630	——	186.797
NOORD				
O.220	6	130	——	44.390
WITTE BANK				
		Tongen		
Z.745	13	30	3000	98.320
Z.540	12	50	2200	84.900
O.165	14	13	1800	60.240
Z.259	10	20	1500	57.230
KREEFTENPUT				
Z.583	12	70	1800	81.275
Z.546	12	80	1400	84.490
OOST				
Z.526	8	70	800	53.740
Z.504	7	30	800	38.410
WEST				
O.152	5	60	——	34.320
Z.560	5	50	400	38.380
O.225	4	40	——	20.980
O.192	6	70	300	37.870
SANDETTIE				
		Haring		
O.131-279	2	——	9150	25.004
O.193-214	1	——	5500	15.150
O.223-244	2	——	4350	11.440
O.115-156	2	——	6250	16.450
O.283-284	1	——	2300	5.980

STERK GEDAALDE HARINGVANGSTEN

De vangsten die door de haringschepen op de vrijdag en de zaterdagmarkt werden aangevoerd blonken alleszins niet uit door de omvang. De grootste vangst van die 2 dagen was deze van de O.283-O.284 die samen 9.050 kg losten en hiervoor slechts 24.470 F besomden. Samen met een 30 bennen vis werd echter voor die dag toch 37.420 F bereikt. De haringprijs bleef op een zeer bescheiden peil en het verminderen van de opvangprijs kon niet beletten dat ook nu nog een groot gedeelte van de aanvoer moest worden opgevangen. De meeste schepen konden dan ook dit keer uit hun kosten niet en als het zo voortgaat, zou het wel kunnen dat de winter-haringvisserij voor dit jaar weer voorbij is. Eens de feestdagen voorbij, zal het dan ook wel ver afgelopen zijn.

WELVOORZIENE MAANDAGMARKT

Een nogal groot aantal vaartuigen en per schip nogal redelijke vangsten. Dit had voor gevolg dat er maandag van een grote aanvoer kon gesproken worden ook al blijven we nog ver beneden de dagen toen er bij de 10.000 bennen werden aangevoerd. Een andere «nieuwigheid» was dat niet de IJslanders het grootste deel van de aanvoer voor hun rekening namen, maar wel de niet IJslanders. Dit was vooral te wijten aan de vangsten die van de Minch, van de Moray en van de west werden binnengebracht. Neem daarbij nog een grotere aanvoer van de kreeftenput waardoor in totaal ca 5.300 bennen werden in de afslag gebracht. Deze vis was van goede kwaliteit.

Er moest niet veel worden opgevangen en dit nochtans met het vooruitzicht van een grote aanvoer op de volgende verkoopdagen. De prijzen waren dus wel bevredigend met evenwel bepaalde soorten aan de goedkope kant. Bij deze soorten mogen we rekenen: rog, platvis (groot), gullen, wijting en haaien. Daarentegen werden hoge prijzen betaald voor tarbot, soldaten, knorhaan, steenschol, schotse schol en staartvis. De opbrengsten waren afwisselend renderend en ontoereikend. Vooral de grotere schepen konden geen goed resultaat bereiken.

STEEDS KLEINE IJSLANDSE VANGSTEN

Dat de IJslanders nog altijd verre van veel vis vangen, werd ook vandaag weer aangetoond. De meeste van de 4 IJslanders brachten het tot een ongunstige uitslag waarbij vooral de O.318 een flauwe uitslag bereikte : 197.000 F. De hoogste opbrengst was voor de O.299 met 610.576 F, hetgeen evenwel nog niet de meest renderende opbrengst was. Deze kwam inderdaad voor de O.269, schip dat er met 305.430 F niet zo slecht uitkwam. Vissoorten waarvan de prijzen nogal merkelijk gedaald waren bij verleden week, waren schelvis en kabeljauw. Dit is trouwens wel begrijpelijk aangezien deze soorten veel meer op de markt zullen zijn de volgende dagen.

WITTE KABELJAUW EERDER GOEDKOOP

Alhoewel er regelmatig wordt beweerd dat er veel witte kabeljauw nodig is om de binnenlandse markt te bevoorraden, blijkt dit toch weer niet het geval te zijn. Tenzij de invoerders reeds van voor vandaag maandag, hun voorraad hadden opgedaan uit het buitenland. In elk geval was de aanvoer van witte kabeljauw op de maandagmarkt niet zo overweldigend om een prijsdaling te rechtvaardigen waarbij voor deze vissoort nog amper 800 F per ben werd betaald. Deze prijs ging naderhand zelf nog dalen zodat het lijkt of de markt reeds door 2 of 3 vangsten zou voldaan zijn. Ook voor de volgende dagen moet er immers niet zoveel kabeljauw meer worden aangevoerd. Wat er ook van zij, de Noordzeeschepen kregen allesbehalve goede prijzen voor hun waar zodat de opbrengsten niet bijster goed uitvielen. Toch zullen de meeste wel kunnen bevredigen, maar dan dank zij grotere vangsten. Van de Moray Firth werden opbrengsten geboekt van 116.000 F voor de O.278 naar 182.000 F voor de Z.425. Ook van de Minches werd wee r een vangst binnengebracht. Ze zal ca even groot geweest zijn als deze van verleden week maar zal misschien meer kabeljauw hebben bevat. In elk geval was de opbrengst hoger voor de O.333 : 202.000 F. Zoals steeds bestond het grootste deel van deze vangst uit haaien die weliswaar niet moesten worden opgevangen, maar die toch aan de goedkope kant waren. Ook van het Kanaal werd maar 1 vangst binnengebracht. Deze bestond voor het grootste deel uit keilrog, vissoort welke ook goedkoper was dan verleden week een amper tot 670 F per ben geraakte. Duur is heel iets anders. Ook de andere roggen waren niet duur. Beter verkocht werden schotse schol, steenschol en rare vissoorten. De opbrengst voor de O.69 was overigens wel bevredigend : 161.450 F.

VOLOP VAN DE KREEFTENPUT

Het heeft er alle schijn van dat de schepen welke de Witte Bank verlieten voor de kreeftenput, overschot van gelijk zullen hebben gehad. In elk geval waren de opbrengsten die door schepen van deze visgronden werden geboekt nogal verschillend. De vangsten waren ook voor de kreeftenputters veel groter dan voor de witte bankers en dit zowel voor wat tongen als voor wat bijvangsten betrof. De bijvangsten van de kreeftenputters bestonden hoofdzakelijk uit platvis. Dit platvis kende vanzelfsprekend een prijsdaling, welke echter nogal uitgesproken was voor de grootste sortering : platen. De andere sorteringen kregen verder nog wel bevredigende prijzen, waarbij we niet mogen uit het oog verliezen, dat ook op de volgende dagen nog aanzienlijke hoeveelheden mogen verwacht worden. Tongen krege nbijna dezelfde prijzen als verleden week met een dalende tendens voor de kleine sorteringen. De grote soorten kregen bestendig boven de 50 F per kg. Voor tarbot bleef de prijs op een goed peil, en de grote tarbot werd flink verkocht, aan prijzen die tot boven de 60 F per kg opliepen. De opbrengsten voor de kreeftenputters waren zonder uitzondering renderend en schommelden van 118.000 F voor de Z.539 naar 156.620 F voor de Z.547. Minder goed was het voor de Witte Bankers. Deze schepen maakten inderdaad maar uitslagen welke varieerden van 114.330 F voor de Z.222 naar 62.120 F voor de Z.514.

GROTERE WESTVANGSTEN

Een 7-tal westvaartuigen waren maandag aan de afslag met nogal grote vangsten. Deze werden tamelijk goedkoop verkocht, en bijzonder roggen en gullen kregen lage prijzen. Daarentegen werden soldaten, knorhaan, platjes, robaard en tarbot duur verkocht.

De meeste opbrengsten, die na kortere tijd werden bereikt waren wel bevredigend en schommelden van 38.000 F voor de O.327 naar 79.670 F voor de N.722. Van de Noord werd door de O.82 na een onvolledige reis een kleine hoeveelheid vis gelost. De tongen van dit schip kregen de beste prijzen en waren ook van de beste hoedanigheid. De opbrengst na 4 dagen : 44.000 F.

PRIJSINZINKING OP DE DINSDAGMARKT

Een zeer grote aanvoer op de 2e verkoopdag van deze week en het feit dat er in het buitenland niet veel vis nodig blijkt te zijn, waren oorzaak dat de markt ineenstortte. Alle vissoorten werden zeer goedkoop verkocht en alleen van tongen en tarbot kan geezgd worden dat ze een redelijke prijs bekwamen. Ook kabeljauw viel niet zo erg uit de toon.

De goedkoopste soorten waren rog, platvis, wijting, kleine tarbot en de kleine vissoorten als katrog, gullen, posten, zeehond en haaien.

BEST VOOR DE KREEFTENPUTTERS

Door deze schepen werden immers zeer grote vangsten tong en platvis gelost. Ook al werd de meeste van deze vissoorten zeer goedkoop verkocht toch waren deze schepen in de mogelijkheid tot een bevredigend resultaat te komen. Bepaalde vaartuigen deden het zelfs verre van slecht en deden vele grotere schepen de baard af. Anders was het gesteld met de Witte Bankers die er niets van terecht brachten en met kleinere vangsten aan lagere prijzen verkochten, ver beneden het renderend peil blijvend.

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

Zaterdag 17 december				
Z.611	1	50	6	4.030
Z.512	3	150	25	21.010
Z.478	3	180	30	15.630
Z.485	1	50	8	5.980
Maandag 12 december				
Z.264	5	300	60	30.380
Z.777	12	1000	70	65.570
Z.63	3	200	20	15.020
Z.447	5	400	50	28.130
Z.251	5	300	45	24.710
Z.428	12	2000	70	84.040
Z.465	3	150	15	12.600
Z.479	3	100	10	12.040
Z.506	3	200	20	17.820
Z.149	3	200	30	28.220
Z.466	3	300	25	20.520
Z.430	4	300	35	31.240
Z.53	3	150	20	12.620
Z.52	3	100	25	12.590
Z.555	3	150	30	19.740
Z.47	3	150	25	16.330
Z.458	11	1100	100	90.540
Z.408	10	500	90	56.470
Z.725	3	200	20	18.070
Z.450	3	200	15	16.560
Z.417	10	800	55	47.380
Z.240	5	350	50	31.380
Z.524	—	——	——	17.120
Z.462	—	——	——	3.880
Z.550	—	——	——	3.880
Dinsdag 20 december				
Z.270	5	200	25	22.670
Z.785	5	200	30	16.940
Z.525	4	250	30	17.780
Z.407	12	1300	85	75.750
Z.817	4	200	25	15.790
Z.406	4	200	45	19.790
Z.733	5	350	45	28.780
Z.553	6	400	40	47.700
Z.520	4	200	25	15.170
Z.538	6	400	40	30.930
Z.437	12	1500	80	75.480
Z.68	5	150	40	21.340
Z.518	5	300	40	21.190
Z.467	4	200	35	20.620
Z.470	9	500	80	33.460
Z.561	6	250	45	26.740
Z.445	6	250	60	31.230
Z.24	6	400	40	35.920
Z.233	3	200	20	16.730
Z.764	4	200	30	23.400
Z.501	3	250	30	17.960
Z.22	4	300	35	20.380
Z.513	8	400	50	36.850
Woensdag 21 december				
Z.491	**9**	**700**	**75**	**56.000**
Z.523	8	600	60	31.320
Z.463	13	1800	100	84.860
Z.449	1	600	60	41.660
Z.454	5	350	70	29.710
Z.508	5	300	40	22.060
Z.499	5	350	35	20.710
Z.544	5	100	70	38.610
Z.438	2	200	20	14.420
Z.60	4	250	40	20.740
Z.528	11	850	75	44.210
Z.515	5	250	30	26.970
Z.477	5	300	35	22.990
Z.541	5	300	40	23.670
Z.30	5	250	45	29.760
Z.517	5	300	50	32.850
Z.548	5	300	40	30.470
Z.495	7	300	40	37.870
Z.93	5	300	35	27.940
Z.476	5	350	35	21.310
Z.480	5	200	35	17.260
Z.453	5	400	40	31.650
Z.556	5	300	25	19.890
DONDERDAG 22 DECEMBER				
Z.56	1	80	10	7.120
Z.485	2	60	10	5.890
Z.725	1	50	10	3.440
Z.524	1	80	8	7.220
Z.512	3	150	20	14.920
Z.450	1	80	8	6.630
Z.470	1	20	5	3.640
Z.506	1	50	5	6.260
Z.83	1	40	6	4.970
Z.510	7	100	60	65.030
Z.465	1	50	5	4.940

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	19-12-1960	20-12-1960	21-12-1960
Grote schelvis	11,—17,80	13,—17,40	16,—
Middelmatige schelvis	9,60-16,80	7,—12,80	.....
Kleine schelvis	4,— 7,80	4,— 5,60	5,40- 9,—
Kabeljauw	12,60-17,86	11,—16,40	9,60-13,—
Gullen	9,40	7,80-10,—	.....
Wijting	5,— 9,40	5,— 8,—	5,— 7,—
Schaat	11,20-14,—	7,20-12,—	6,—11,—
Zeebaars	9,20-12,40	8,40-11,40	10,—11,20
Leng	9,40-13,40	7,40-13,—	8,40-11,40
Schartong	7,60	4,40- 6,50	5,60
Heilbot	25,—45,—	38,—48,—	24,—48,40
Koolvis	8,—10,—	5,80-10,—	5,80- 8,20
Hondstong	5,20-10,40	4,— 9,—	4,— 9,80
Zeewolf	.....	13,—	8,—
Platen	.....	5,60- 6,40	.....

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
10-12	4	72	2.920	38,—	46,—	...-...
12-12	3	65	3.212	48,—	51,—	...-...
13-12	4	88	4.348	42,—	51,—	...-...
VISAANVOER TE OOSTENDE						
16-12	6	8.450	21.970			
17-12	16	36.300	107.758			
19-12	24	284.100	3.337.791			
20-12	40	283.000	2.745.585			
21-12	26	172.300	1.443.305			
Tot.	112	784.150	7.656.409			
SPROTAANVOER TE OOSTENDE						
9-12	14	294	2.170			
10-12	6	200	1.460			
13-12	16	1.195	10.280			
15-12	32	10.694	53.078			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
15-12	6	6.086	62.718			
19-12	12	36.668	355.320			
21-12	5	15.906	147.920			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
16-12	5	155	6.438	39,—	45,—	41,53
17-12	2	57	2.018	32,—	43,—	34,40
20-12	2	28	1.078	36,—	41,—	39,18
21-12	4	76	4.288	50,—	62,—	57,73
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
15-12	12	1.606	7.706			
16-12	6	167	6.71			
19-12	4	184	1.373			
20-12	8	694	4.592			
HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT						
15-12	8	1.035	2.740			
16-12	18	4.670	12.187			
19-12	6	6.420	16.972			
20-12	4	900	2.360			
GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE						
15-12	4	283	11.380	38,—	42,—	
16-12	10	1.127	42.193	35,—	42,—	
17-12	3	499	21.807	43,—	45,—	
19-12	8	1.374	45.417	32,—	36,—	
20-12	3	430	15.179	33,—	39,—	
21-12	4	367	16.400	42,—	46,—	
VISAANVOER ZEEBRUGGE						
15-12	8	4.675	55.170			
17-12	4	4.874	46.650			
19-12	25	61.444	716.880			
20-12	23	64.250	662.650			
21-20	23	73.750	727.030			

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	15-12-1960	19-12-1960	21-12-1960
Grote tong — Grosse sole	41-47	44-49	40-45
Bloktong — Sole moyenne	48-49	51-53	47-52
Fruittong — Sole 3/4	51	53-55	48-54
Schone kleine tong — Petite sole	48	48-49	41-48
Kleine tong — Toute petite sole	34	32-34	29-35
Grote tarbot — Turbot gros	50	56-52	50-53
Middelm. tarbot — Turbot moyen	45	50-48	45-47
Varia — Divers	30	35	32
Griet — Barbue	27-24	26-20	17-21
Pieterman — Grande vive	....-....	40	....-....
Grote pladijs — Grosse plie	9	5-6	5
Middelm. pladijs — Plie moyenne	14	10-9	5-6
Kleine pladijs — Petite plie	10-12	8-7	4-5
Deelvis — Portion	....-....	....-....	....-....
Kabeljauw — Cabillaud	22	23-20	22
Gul — Petit cabillaud	17-7	15-6	15-4
Keilrog — Raie radiée	....-....	15	11-12
Rog — Raie	9	9-10	5-6
Tilten	8	8	5-6
Scherpstaarten	6-5	7-5	4-5
Halve man	....-....	....-....	....-....
Grote wijting — Gros merlan	5-6	5-6	5-6
Kleine wijting — Petit merlan	4	3-4	3
Bot — Flet	....-....	....-....	....-....
Schar — Limande	13-11	13-11	11-14
Zeehaai — Aiguillat	....-....	6	6
Zeehond — Chien de mer	7	6-7	5
Robaard — Grondin rouge	....-....	16-8	12-15
Knorhaan — Grondin	8	7	5

ZEEBRUGGE

	19-12-1960	20-12-1960	21-12-1960
Grote tong — Grosse sole	49-54	48-50	47-50
Bloktong — Sole moyenne	49-55	48-50	47-50
Fruittong — Sole 3/4	51-55	4 7-53	45-51
Schone kleine tong — Petite sole	44-49	41-48	38-53
Kleine tong — Toute petite sole	39-44	38-42	36-45
Grote tarbot — Turbot gros	43-51	50-53	49-53
Middelm. tarbot — Turbot moyen	40-47	38-43	42-48
Griet — Barbue	23-28	23-25	19-25
Pieterman — Grande vive	23-27	23-28	17-24
Grote pladijs — Grosse plie	38-39	38-40	36-38
Middelm. pladijs — Plie moyenne	5-8	5-6	5-6
Kleine pladijs — Petite plie	5-9	5-7	5-8
Deelvis — Portion	10-12	5-11	5-7
Kabeljauw — Cabillaud	8-9	4-8	4-6
Gul — Petit cabillaud	15-18	18-20	15-17
Keilrog — Raie radiée	4-13	4-14	4-13
Rog — Raie	17-18	....-....	10-12
Tilten	9-12	7-9	6-8
Scherpstaarten	7-10	6-8	5-7
Halve man	5-8	4-6	5-7
Grote wijting — Gros merlan	4-6	4-5	3-5
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	3-4	3-5
Bot — Flet	....-....	....-....	....-....
Schar — Limande	....-....	....-....	....-....
Zeehaai — Aiguillat	7-9	....-....	6-8
Zeehond — Chien de mer	5-6	....-....	5-6
Robaard — Grondin rouge	5-6	....-....	3-5
Knorhaan — Grondin	....-....	....-....	....-....

GENT

VAN 10 TOT 16 DECEMBER 1960

3/4 tongen 90 ; voorkleine tongen 70 ; kleine tongen 44 ; grote tarbot 100 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine tarbot 44 ; kleine griet 50 ; grote iek 30 ; kleine iek 22 ; middelmatige schelvis 44-60 ; rog 50-70 ; kabeljauw 50-65 ; hozemondhamme 44-50 ; wijting 14-20 ; rode knorhaan 26-30 ; repen zeebaars 46-62 ; ijle haring 14-24 ; gepelde haringshaai 40-90 ; heilbot 88 ; koolvis 36 ; sprot 22 ; garnaal 80-100 F.

BRUSSEL

VAN 10 TOT 16 DECEMBER 1960

3/4 tongen 95 ; voorkleine tongen 80-90 ; kleine tongen 60 ; grote tarbot 120 ; middelmatige tarbot 85 ; kleine tarbot 52 ; kleine griet 52 ; grote iek 35-40 ; iek 3e slag 28 ; middelmatige 65-70 ; rogvlerken 55-75 ; kabeljauw 58-76 ; gullen repen 60 ; hozemondhamme 55-68 ; wijting 24-30 ; arend 50 ; rode knorhaan 32-38 ; repen zeebaars 58-70 ; ijle haring 20-28 ; heilbot 95 ; koolvis 40-45 F.

DE AANVOER IN OKTOBER 1960

Het Sekretariaat van de Bedrijfsraad voor de Visserij deelt mede :

In de maand oktober 1960 werd in totaal 4.154.025 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van 50.465.763 F ; voor dezelfde maand van vorig jaar noteerde men een aanvoer van 4.032.300 kg of 43.936.288 F. Dit betekent een stijging naar hoeveelheid van 121.725 kg of 3,0 % en een vermeerdering naar opbrengst van 6.529.475 F of 14,9 %. De gemiddelde aanvoerprijs liep dan ook op van 10,90 F tot 12,15 F, hetzij met 11,5 %.

In vergelijking met oktober 1959 steeg de aangevoerde hoeveelheid bodemvis in oktober 1960 met ca 479.979 kg of 7.696.094 F. Men noteerde een gemiddelde prijsstijging van ongeveer 0,50 F.

De aanvoer van IJslandse en andere kabeljauw, IJslandse schelvis, wijting, tong, tarbot, roggen en « overige » vissoorten nam toe. Er werd evenwel minder « andere » schelvis, koolvis en schol aangebracht.

In vergelijking met oktober 1959 kende de aanvoer van pelagische vis in oktober 1960 een gevoelige daling naar hoeveelheid (— 214.542 kg), terwijl de opbrengst met ong. 148.768 F toenam. Deze daling naar hoeveelheid is vooral toe te schrijven aan de verminderde aanvoer van sprot ; ook de aanvoer van makreel en « overige » pelagische vissoorten liep terug. De aanvoer van haring steeg naar hoeveelheid en naar waarde, terwijl de gemiddelde prijs van haring opliep van 6,20 F tot 8,47 F per kg.

De totale aangevoerde hoeveelheid schaal- en weekdieren daalde van 317.037 kg tot 173.325 kg en de opbrengst van 4.005.453 F tot ong. 2.690.066 F. In deze kategorie liep de aanvoer van garnaal aanzienlijk terug (— 201.389 kg of — 2.094.922 F), terwijl 57.677 kg of 779.535 F meer « andere » schaal- en weekdieren aangevoerd werden.

Soorten	OKTOBER 1959					
	Kgr	F	F/kg	Kgr	F	F/kg
1. Bodemvis						
Kabeljauw (IJslandse)	161.739	2.014.000	12,45	384.585	4.285.870	11,14
Kabeljauw (andere)	321.787	3.825.923	11,89	328.432	3.991.541	12,15
Schelvis (IJslandse)	144.013	1.626.481	11,29	155.117	1.983.035	12,78
Schelvis (andere)	121.624	1.080.790	8,89	25.128	213.350	8,49
Koolvis	217.737	1.513.597	6,95	129.616	1.696.626	8,81
Wijting	277.379	1.725.494	6,22	368.361	2.416.071	6,56
Schol	351.176	3.197.383	9,10	342.465	3.432.369	10,02
Tong	244.853	10.952.630	43,26	385.110	13.438.845	34,90
Tarbot	62.832	1.654.651	26,33	72.459	1.937.320	26,74
Roggen	365.352	2.921.071	8,00	394.425	3.322.961	8,42
Overige	785.351	6.955.524	8,86	884.854	8.085.650	9,14
TOTAAL	3.053.873	37.107.544	12,15	3.533.852	44.803.638	12,68
2. Pelagische vis						
Haring	115.500	716.538	6,20	220.545	1.867.972	8,47
Makreel	47.908	288.145	6,01	31.035	152.255	4,91
Sprot	457.452	1.752.847	3,83	187.352	913.028	4,87
Overige	40.550	65.761	1,60	7.916	38.804	4,90
TOTAAL	661.390	2.823.291	4,27	446.848	2.972.059	6,65
3. Schaal- en weekdieren						
Garnalen	249.356	3.506.058	14,06	47.967	1.411.136	29,42
Overige	67.681	499.395	7,38	125.358	1.278.930	10,20
TOTAAL	317.037	4.005.453	12,63	173.325	2.690.066	15,52
ALGEMEEN TOTAAL						
(a) voorlopige cijfers	4.032.300	43.936.288	10,90	4.154.025	50.465.763	12,15



Ook in de thuishaven dient aan boord veel gewerkt

NEDERLANDSE REDDINGS-MAATSCHAPPIJ NEEMT MAATREGELEN

Ingevolge de redding van de bemanningsleden van de kotter SCH 21, welke in de nacht van zaterdag op zondag op de zuidelijke pier van de Scheveningse haven liep en welke in zeer moeilijke omstandigheeden verliep, heeft de Koninklijke Noord- en Zuid-Hollandse Reddingsmaatschappij maatregelen genomen welke zullen toegepast worden in de bijzonder moeilijke gevallen.

De direktie van de voornoemde reddingsmaatschappij en het bestuur van de plaatselijke afdeling te Scheveningen hebben onderzocht of naar aanleiding van dit voorval nadere voorzieningen dienen getroffen te worden.

De toestand van de motorreddingboot «Dirus Rijkers» van het station Scheveningen voldeed aan de hem gestelde eisen. De schipper en de beemanningsleden van de reddingsboot hebben bij het stranden van de SCH.21 al het mogelijke gedaan om aan de toestand te verhelpen.

De positie van het gestrande schip maakte dit echter onmogelijk, hoewel enkele leden van de wipper-ploeg onmiddellijk naar de Zuiderpier zijn gegaan met enkele lijnen om samen met andere hulp te bieden in de mate van het mogelijke. Het is toen dat het wenselijk is gebleken om in de onmiddellijke nabijheid van de pier het nodige reddingsmateriaal op te slaan, zodat in noodzakelijke gevallen hulp zal kunnen geboden worden die anders onmogelijk zou geweest zijn. Er werd tevens een besluit genomen om de wipperploeg gevoelig uit te breiden.

Er werd eveneens ingezien dat, bij stormweder bv. de pier ontoegankelijk zal zijn, waardoor het aldaar opgestelde materiaal van geen nut zal zijn. In dit verband zal ook hieraan een oplossing gegeven worden, zodat mag gezegd worden dat de reddingsdiensten te Scheveningen merkbaar zullen verbeterd worden.

Sedert de oorlog een einde genomen heeft, heeft het reddingsvaartuig «Dorus Rijkers» in totaal 172 maal moeten uitvaren om hulp te bieden aan in nood verkerende vaartuigen ; 52 maal assistentie moeten verlenen aan vaartuigen; of schipbreukelingen die moesten gered worden. Verder heeft de bemanning zich 54 maal gereed moeten houden voor het bijstaan van vaartuigen die eventueel buitengaats hulp zouden nodig hebben. In 66 andere gevallen bood het vaartuig en bemanning hulp bij vliegtuigongevallen en het redden van drenkelingen. — B.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

„Van de NEDERLANDSE Visserijgolf"

JAAROVERZICHT VAN DE WERKZAAMHEDEN

HET HOSPITAALKERKSCHIP «DE HOOP» IN 1960

Op 13 december verliet het Hospitaalschip « De Hoop » de haven van Dieppe op weg naar Scheveningen, nadat de laatste haringloggers uit het visgebied in het Kanaal naar de thuishavens waren vertrokken. Enkele patienten, die in het ziekenhuis te Dieppe werden verpleegd, brengt « De Hoop » mee naar Nederland. De haringteelt 1960 is ten einde. Gedurende het jaar '60 werden 10 reizen gemaakt. De verleende diensten waren o.a. :

MEDISCHE DIENST (Scheepsarts A.G. Hartman).

Behandeld werden : 669 patienten, waarvan 565 Nederlanders, 84 West-Duitsers, 3 Oost-Duitsers, 10 Zweden, 4 Polen en 3 Fransen. In het scheepshospitaal werden in totaal 146 patienten opgenomen. Het aantal verpleegden bedroeg 706.

269 recepten werden afgegeven en 284 maal werd door de scheepsarts een radio-medisch advies gegeven.

RADIO TECHNISCHE DIENST (Radiotelegrafist T. Roodzant).

In 1960 werden 140 reparaties aan defekte zenders, ontvangers, echoloden, radars en decca's aan boord van vissersschepen op zee, uitgevoerd. 205 maal werd een technisch advies gegeven.

TECNISCHE DIENST (1e machinist N. de Vreugd).

46 maal werd hulp verleend door het machinekamer-personeel. In volle zee werden 34 noodreparaties uitgevoerd ; 12 keer werd drinkwater verstrekt.

METEOROLOGISCHE DIENST. Door kapitein W.F. Rog en de stuurlieden A. Visser, J. Pronk en M. Rog, werden in 1960, 947 weerrapporten opgemaakt, die naar het K.N.M.I. te De Bilt werden verzonden.

DIVERSE DIENSTEN. Viermaal verleende « De Hoop » dit jaar, een sleephulp. Drie Scheveningse loggers, de SCH.412, de SCH.159 en de SCH.4 en een Katwijkse logger de 138 werden met schade aan de hoofdmotor behouden binnengebracht.

VISSERIJSNIPPERS

NIEUWE SCHEPEN. — Er zijn weer vele nieuwe schepen in een week tijds in de vaart gekomen of tewatergelaten. Tewater gingen dinsdag j.l. de motortrawler KW.39 Wilhelmina Jacoba voor de visserijmaatschappij Kennemerland te Katwijk bij scheepswerf De Dageraad te Woubrugge. Het schip is 46,50 m lang en krijgt een 1.000 pk Deutz motor. De tweede hektrawler van «De Marezaten», de IJM.25 Julie Streiff is te IJmuiden aangekomen. De IJM.5 Maria Elizabeth gaat binnenkort naar zee. De firma J.v.d. Plas en Zn. te Katwijk heeft een nieuwe KW.30 Ermine in de vaart gebracht. De oude KW.30 Rein heeft nu IJsbrand KW.119. De nieuwe Ermine meet 101 bruto ton en is 300 pk sterk. Verder is in vaart gekomen de KW.157 Agatha, die van J. van Egmond te Katwijk is. Dit schip meet 106 bruto ton, is 26,80 m lang en ook 300 pk sterk.

RAAD VOOR DE SCHEEPVAART. — Op 9 juni van dit jaar zijn de SCH.341 Zeeburg en de SCH.142 Johan den Dulk op de Noordzee tijdens de visserij met elkaar in aanvaring gekomen. De zaak is thans behandeld door de Raad voor de scheepvaart te Amsterdam. Schipper J. T. van de SCH.341 is schuldig verklaard en is gestraft door hem de bevoegdheid om als schipper te varen te ontnemen voor de tijd van een week.

Ook de schipper van de Katwijkse trawler KW.42 Nicolaas Senior hoorde een week ontzegging tegen zich eisen. Op 3 maart ondernam hij een reis met dit schip zonder dat de «man-overboord-boot» aan boord was. Dit is voorgeschreven wanneer, zoals op de KW.42, een reddingboot wordt vervangen door 2 opblaasbare reddingvlotten.

NIEUWBOUW BIJ VISSERIJ-LABORATORIUM

Begin volgend jaar zal te IJmuiden een begin worden gemaakt met de bouw van een tweede gebouw voor het Centraal Visserij Laboratorium te IJmuiden. Dit gebouw, waarvan het werk zal worden uitgevoerd door de Rijksgebouwendienst, komt te staan tegenover het bestaande Laboratorium aan de Haringkade en tegenover de watertoren van het Staatsvissershavenbedrijf. In prefabricated beton zal een hal met een oppervlakte van ca 400 m2 worden gebouwd. De bestaande werkplaats in het laboratorium zal naar deze hal wordeen overgebracht. Ook de afdeling koelen en vriezen van het instituut voor visserij produkten zal in het nieuwe gebouw worden ondergebracht. Er zal verder een nieuwe afdeling komen voor het onderzoek van industrievis en ansjovis.

Deze nieuwbouw brengt met zich mee, dat in het visserij laboratorium, dat er thans staat, ruimte vrijkomt. De kans bestaat dat het institut voor visserij produkten in de toekomst geheel uit dit gebouw zal verdwijnen en gehuisvest zal worden in het nieuwe gebouw. Bij deze nieuwbouw is dan ook volledig gerekend op eventuele uitbreiding.

Grote haringvangsten dichtbij radiozenderschip « Veronica »

De haring in de Noordzee schijnt van muziek te houden. Dat zou men tenminste kunnen opmaken uit heit feit, dat er de afgelopen dagen door de spanvissers dichtbij het kommerciële radiozenderschip «Veronica» grote hoeveelheden haring zijn gevangen. De vissers spreken reeds van «Veronica-haring». De «Veronica» ligt vlak voor Scheveningen.

Er waren schippers, die na een etmaal vissen, 800 kisten haring in Scheveningen aan de wal brachten. De prijzen voor deze haring varieerden van f 11,40 tot f 13 per kist van 50 kg. Behalve in Scheveningen werd er door de spanvissers ook veel haring in Breskens aangevoerd. Hiervan ging veel naar de vismeelfabrieken.

De Scheveningse vleetloggers in het Kanaalgebied hebben weinig geluk met de haringvisserij. Zij hebben de afgelopen week slechts matige vangsten gemeld .De in het Kanaal vissende treilers zijn weer naar de Noord vertrokken. Hier wordt ook niet veel gevangen, maar de vis die er wordt gevangen is peperduur. Voor een kist schelvis werd in IJmuiden vorige week donderdag 100 gulden betaald. Niemand kan zich daar herinneren, dat dit al eens eerder is gebeurd...

40 vleetloggers van de Scheveningse vloot hebben nu de haringteelt beëindigd. 35 loggers vissen in 't Kanaalgebied. Een flink aantal loggers doet mee aan 't vrachtvaren van haring uit Ierland. In januari zullen 25 loggers overschakelen op visserij met het treilnet.

De SCH.249 liep deze week in Scheveningen binnen met 1.700 kisten haring uit Ierland aan boord. Bovendien had het schip ook 400 kantjes gekaakte haring in de ruimen. De SCH.249 besomde ruim f 32.500. Heel wat meer dan in Ierland voor de haring was betaald..

UITBREIDING HARINGHAVEN

De uitbreiding van de Haringhaven te IJmuiden, die gestart is door Rijkswaterstaat met het oog op de behoefte aan een werkhaven voor pierenbouw te IJmuiden, vordert voortdurend. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft meegedeeld, dat deze uitbreiding in feite pas in 1962 door het Staatsvissershavenbedrijf op de begroting zoou zijn geplaatst. De nu door Rijkswaterstaat aan te leggen werkhaven past in het toekomstige uitbreidingsplan van het Staatsvissershavenbedrijf. Na voltooiing van de nieuwe pieren, kan de haven geheel gebruikt worden ten dienste van het visserijbedrijf. Nu deze haven reeds in 1961 gereed zal komen, zal het voor het Rijk een aanzienlijke besparing betekenen, wanneer nu reeds dit jaar kan worden begonnen met de aanleg van kademuren voor deze nieuwe Haringhaven. De kosten hiervan zullen ca 1 à 1,5 miljoen gulden bedragen.

Brief uit Yerseke

Nr 823 Yerseke, 17-12-60

OESTERVERZENDING NOVEMBER

We kregen weer de cijfers dienaangaande onder ogen. Met een raketvaart schieten ze de hoogte in. Volg ons als we U de cijfers tonen van november 60 met als tegenhang die van diezelfde maand 59. In Nederland werden nu geconsumeerd 200.627 stuks, vorig jaar : 199.166. België nam af nu 2.443.880. toen 2.291.930, Engeland nu 246.050 toen 194.700, Frankrijk nu 1.531.900 toen 812.335, Duitsland 263.810 nu 208.800, Zwitserland nu 118.200, toen 118.200, diverse landen nu 43.532, toen 34.720 stuks. In totalen uitgedrukt nu 4.838.499 toen 3.854.721 stuks. Bijna een millioen (983.778) stuks meer dan vorig jaar. « Wel reden tot dankbaarheid » is de commentaar van de correspondent in ons plaatselijk blad waaraan we de cijfers ontlenen. Maar ook hier geldt : « Dankbaar maar niet voldaan ». Want in een ander berichtje in hetzelfde blad lezen we dat het jammer is dat de 2 nul zo weinig opbrengt. En dat zijn juist de soorten die zo veel worden gevraagd en ook de soort waarvan de meeste kleinkweker niet-verzender het moet hebben voor zijn deel in de consumptie-oesters. Zoals de geit vroeger de melkkoe was van de kleine man, is de tweenul voor de kleine kweker. Zou prijsverhoging waarvan wel eens werd gesproken, worden toegepast, zou dan (vooral Frankrijk) wel zo goed blijven afnemen ? Met welke bedoeling weten we niet, maar op een gehouden vergadering in verband met gewichten en prijzen der oesters, werd voorgesteld vooral met de feestdagen een partij kleinere oesters namelijk de thans uitgeschakelde 1 nul naar Frankrijk te zenden. Dit voorstel werd afgewezen. «Wat we maar gelukkig vinden», commentarieert de correspondent. Begrijpen we het goed dan zou de vrees bestaan dat bij uitvoering van het voorstel een kleiner soort ter beschikking te stellen de 100 duizend oesters die in het opvangfonds zijn ondergebracht (meest 4, 5 en 6 nul) nog moeilijker hun bestemming zouden vinden dan reeds nu het geval is. De hoop is dat bij gebrek aan 2 en 3 nul (vooral voor de feestdagen) de zwaardere wel zullen worden genomen. Dit valt af te wachten. Maar dreigt dan niet het gevaar (bij blijvende uitsluiting van de markt der lichtere soorten) dat dit tot gevolg heeft dat men juist omdat alles wat beneden de 2 nul valt moet blijven liggen of terug gezaaid vanzelf als gevolg daarvan in de slecht, althans niet genoeg gevraagde, de zware soorten blijft zitten. «Enfin, de tijd zal 't leren». Een prima oesterverzending, een vlotte mosselverkoop, maar ook daar niet alles goud wat blinkt. Zo neigt 1960 ten einde en gaan we 't feest der feesten tegemoet. Geve God dat we met oprecht verlangen er naar mogen uitzien, naar « o Kerstnacht, schoner dan de dagen »

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 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.

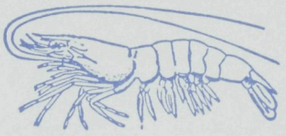
★ **Te koop : uit oorzaak van stilleggen bedrijf, vissersvaartuig,** gebouwd in hout in 1938. Voorzien van een motor Deutz van 300 pk van begin 1959. Vaartuig gans vernieuwd en met volledig inventaris om op de visserij te gaan. Voorw. bureel blad nr. 2348V.

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



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export **Import**

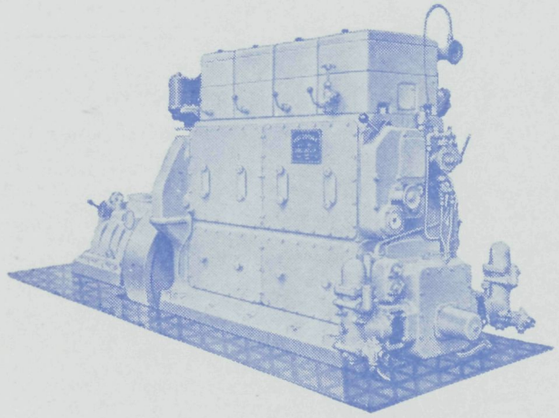
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

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

2182V

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



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

2049V

Voor Nieuwbouw en Herstellingen van schepen

N.V.

Beliard-Crighton & C°

2189V

AAN ONZE ADVERTEERDERS

We brengen ter kennis aan ons advertentieklienteel dat vanaf deze week de heer PIERRE ARDAEN, naast de heer ROGER HERMANS, als publiciteitsagent optreedt voor ons blad.

We danken onze adverteerders bij voorbaat voor het vertrouwen dat ze hun zullen schenken.

ADVERTEERT

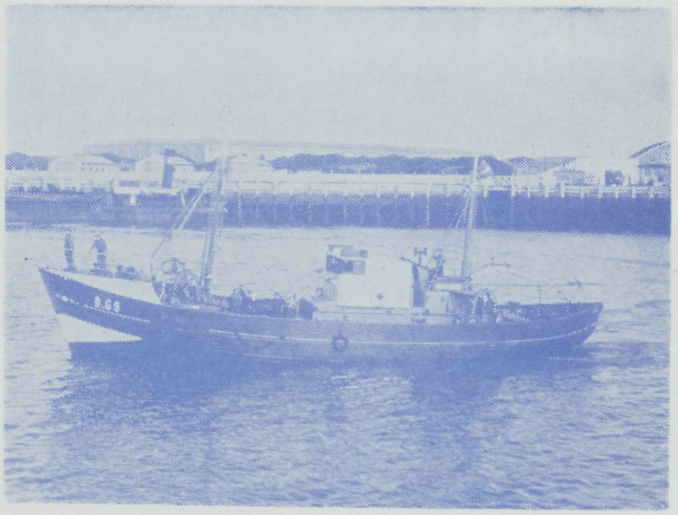
IN HET VISSERIJBLAD,

UW VAKBLAD !

Scheepswerf

Wwe H. DEWEERT-CREKILLIE & ZONEN

PVBA



Nieuwe Werfkaai 2 — OOSTENDE

Scheepsbouw en Herstellingen
Specialiteit van Reddingboten
Artikelen voor Vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van Bomen en andere Houtsoorten

Magazijn van Riga-Sparren

TELEFOON 718.50 - PRIVE 731.01 - HUIS GESTICHT IN 1892

2375V

LEON VAN EESSEL ★



ANTWERPEN
OUDAAN 26
Tel. (03) 32.38.55 (8 lijnen)
Telex : LEONEESSEL - ANTWERPEN 277

MAKELAAR IN

ALLE

VERZEKERINGEN
en
HERVERZEKERINGEN

Brussel
Keizerinlaan 66
Tel. (02) 12.21.30 - 12.11.37

Luik
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. (04) 23.33.93

Hamburg
LEON VAN EESSEL & Co
Amelungstrasse 5
Tel. : 34.27.00
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in

LONDEN

PARIJS

ROTTERDAM

NEW-YORK