

HET

29e JAARGANG — nr 32
VRIJDAG 11 AUGUSTUS 1961
PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



VOOR DE VISSER IS ER IEDER OGENBLIK EEN KARWEITJE
OP TE KNAPPEN

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ Goede handelszaak met woonst, o. t. n. wegens dubbel bedrijf. Stores, gordijnen, plastic, enz. Gel. Torhoutstwg. Inl. Koningstr. 18. 3337W

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

OVER TE LATEN
wegens dubbel bedrijf :

RUSTOORD voor ouderlingen in volle bloei. Heel goede zaak voor ernstig gezin. Geen speciale kennis nodig. 9 kamers, 1 badkamer, 3 kelderkeukens. Gelijkvloers. Centr. verw., hof, geringe overname en kleine huur. Dit alles gemeubeld. Schrijven : M. Boudolf, 101, av. Ducpétiaux, St Gilles, (02). Tel. 376.728 - 37.55.61. 10404N-2547V

Studie van Notaris
JAN-B. DE GHELDERE
te Heist-aan-Zee

TOESLAG

Op **MAANDAG, 21 AUGUSTUS '61** om 16 u. in het Hotel Central Heldensquare, van :

GEMEENTE HEIST-AAN-ZEE

**EEN ZEEVISSERS-
VAARTUIG**

genaamd
« LOUIS-IRENE »
Z.528

gebouwd in hout in 1937, op de werf Crabeels te Oostende; metende 18,51 m op 5,75 m; hebbende 18 zeeton 2/100 netto, voorzien van motor Deutz 200 PK; alsmede de inventaris aan boord.

Slechts INGESTELD : 50.000 F

Bemerking : het vaartuig is gemeerd te Oostende, in het Vissersdok, kant Haringhalle; nazicht iedere maandag en donderdag van 2 tot 5 uur namiddag; sleutel te bevragen bij SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende.

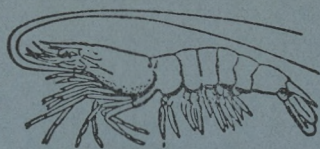
(2561V)

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen

N.V.

BELIARD - MURDOCH

2189V



FIRMA
R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON :

Privé : 540.06

Magazijn : 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

IN OKKASIE TE KOOP :
MOTOREN DEUTZ

(met klein toerental)

1 type V 4 M 436 4 cil. 225 PK

2 type T 4 M 325 4 cil. 110 PK

2 type 7 3 M 325 3 cil. 83 PK

1 type O M D 230 3 cil 165 PK

1 type O M Z 217 2 cil. 48 PK

Deze motoren worden verkocht met een belangrijk aantal vervangingsstukken. Schr. bur. blad, dat doorzendt, onder nr 2553V.

Notaris
F.J. VAN CAILLIE
Oostende

Op **MAANDAG, 21 AUGUSTUS a.s.** om 3 uur, in het café « Prins Boudewijn », 22, St Sebastiaanstraat te Oostende,

TOESLAG van :

**MOTORVISSERS-
VAARTUIG**
« HECTOR-FRANS »
O.266

met 108 bruto sloopstun 89 en 40 netto sloopstun 92. Lengte 24 m 88 cm en grootste breedte 6 m 65 cm voorzien van motor Deutz van 240 PK, met volledige inventaris.

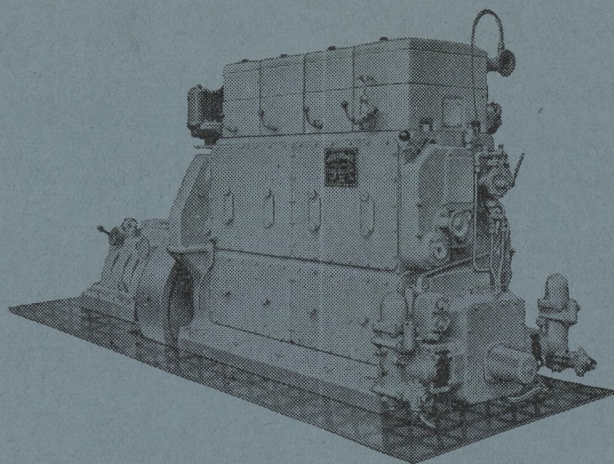
Gemeerd te Oostende, Vissersdok, langs de haringhalle.

Er te bezichtigen donderdag en vrijdag van 2 tot 4 uur.

Onmiddellijk genot met betaling.

INGESTELD : 700.000 F
(2566V)

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



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

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

★

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

hand
in
hand

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

„ MARTINET „

DECCA-NAVIGATORS
voor schepen van
kleine tonnage

Maakt het mogelijk een juistere koers te sturen met zekere besparing van brandstof en tijd. De roerganger kan gerust het stuur overlaten aan de ijzeren man.

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

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



Het VISSERIJBLAD

REDAKTIE 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, 20 Gld of 275 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

Om een plan voor wetenschappelijk onderzoek in de visserij te organiseren dient eerst de noodzaak hiervan ingezien te worden.

«Men heeft gezegd en herhaald, tot vervelens toe, dat de diensten voor Wetenschappelijke opzoekingen ten bate van de visserij niet over de vereiste middelen beschikken en dit zowel op het gebied van deskundigen als van materiaal. Ten tijde van het «Office des Pêches» en meer nog misschien ten tijde van het Instituut (deze eerste wijziging heeft de zaken er weinig op verbeterd) werden de kredieten op een zeer krenterige manier toegekend door de opeenvolgende regeringen.»

Aldus de inleiding van een artikel welke verscheen in het Franse tijdschrift voor Zeevaart en Visserij «Le Marin» van deze week. Inderdaad, de toekomst van de visserij is in de eerste plaats gelegen in een doorgevoerde wetenschappelijke inspanning. Het voorbeeld van de grote visserijmogendheden, zoals o.m. Rusland, zou in grote mate een stimulanus moeten zijn om in diezelfde richting te werken. Door het toespitsen van het nijpend vraagstuk der territoriale wateren, waartoe steeds meer en meer landen zich gaan lenen, werden vele vloten van hun traditionele gronden verdrongen. Om hieraan te verhelpen dienen nieuwe gronden opgezocht te worden en aan een nieuwe toekomst gewerkt te worden. Dit ligt in het domein van het wetenschappelijk onderzoek, dat dermate zou dienen georganiseerd te worden, dat zij een stevige waarborg biedt voor de verdere toekomst van onze visserijbedrijvigheid. Ook de visserij in Frankrijk hangt in de eerste plaats af van nieuwe wetenschappelijke opzoekingen.

In Frankrijk, heeft men sedert jaren, niet het minste begrip van het nut van de wetenschappelijke opzoekingen in het domein van de visserij. De beroepslieden, als het nu gaat om vissers of reders, hebben zelf reeds, zij het niet een uitgesproken vijandschap, dan toch een zekere minachting voor dergelijke handelwijze duidelijk laten blijken. Zij waren er zich wel bewust van, dat de «geleerden» zich bezig hielden met het bestuderen van de ziekten van vissen, die zij in aquaria hadden geplaatst, dat zij vreemdsoortige vissen die zij kregen van de vissers opensneden en ontleedden. Dergelijke werkwijzen konden door beroepsmiddens niet als ernstig bestempeld worden.

De oceanographische wetenschap, zoals tenandere alle takken die er uit afgeleid werden, behoorden tot een eerder mysterieus domein maar beantwoorden in geen geval aan een praktische doelstelling : de visserij ter hulp snellen. Dit is de mening van de beroepsmiddens.

HET HEDEN...

Heden, met tegenover zich een steeds toenemende buitenlandse concurrentie en in een wereld waar de menselijke voeding van alle uithoeken van de wereld komt, schijnt onze zeevisserij wel degelijk ernstig bedreigd, de structuur verouderd, de economie manklopend.

Dan hebben we nog de «technokraten» die met grote woorden en nog grotere beloften komen aandragen zoals o.m. dat de organisatie van de Franse visserij volledig dient heropgebouwd te worden; dat er enkel nog plaats zal zijn voor grote fabrieksschepen, voor grote maatschappijen, dat er nieuwe visgronden dienen opgezocht te worden en dat al onze vissers als «invaliden» dienen aangezien te worden. Dit zijn echter allemaal veronderstellingen, gebaseerd op voorbeelden van vreemde landen, die dan nog niet steeds overtuigd zijn en die niet in het minst kunnen vergeleken worden met onze huidige economie.

EEN STEVIGE ONDERGROND

Naar onze mening bestaat er slechts één enkele ernstige basis die aan de oorsprong kan liggen van een volledige omwerking van de huidige visserij-economie : de opzoekingen. Een georganiseerde en rationele wetenschappelijke inspanning, die terzelfdertijd rekening houdt met de thans bestaande moeilijkheden en hetgeen dient verbeterd te worden (maar niet volledig vernietigd); een verantwoorde wetenschappelijke inspanning die geen plaats laat voor een «verstoppertje» spelen of voorrechten maar een wetenschappelijke prestatie waarin kan geloofd worden en die het goed meent met de visserij.

Men zal aanvoeren dat er thans gewerkt wordt aan een volledige reorganisatie van het wetenschappelijk opzoekingsdomein in Frankrijk en dat de wetenschappelijke opzoekingen ten bate van de visserij zullen opgenomen worden in een welbepaald werkschema met het oog op de algehele exploitatie van de oceanen. Dit zou inderdaad een grote sprong vooruit betekenen voor de visserij. Men kan hieraan toevoegen dat de thans toegepaste methodes voor wetenschappelijke opzoekingen in de visserij niet langer leefbaar zijn zonder een vaste oceanografische basis. Dit ook kan een zekerheid genoemd worden.

Maar de vissers die zich beogen rekenschap te geven dat zij, buiten hetgeen zij bij ondervinding hadden opgedaan, nog heel weinig weten over die of gene vissoort en zich thans opgescheept zien met technische installaties van zeer geperfectioneerde aard, wantrouwen eerder het woord «wetenschappelijk» en zijn de mening toegedaan dat de geleerden maar zelf uit hun laboratoria moeten komen om hun ontdekkingen te exploiteren. Zij houden het nog steeds bij de doeltreffendheid der techniekers.

HET KOMITEE VOOR EKSPLOITATIE DER OCEANEN

Het Wetenschappelijk Komitee voor Exploitatie van de Oceanen dat in maart jl. gesticht werd en die eminente wetenschapslieden omvat, heeft ook leden zoals de directeur van de I.S.T.P.M., biologen, een vertegenwoordiger van de reders, een zeeman. Er werd zelfs gesproken van het oprichten van een «Zeevisserijkommissie». Iedereen weet echter dat de oceanen, hun bodems, enz., heimelijk andere rijkdommen verborgen, die de visserij heel wat nuttige diensten zouden kunnen bewijzen.

Nochtans heeft de zeevisserij in deze zaak een belangrijke troef want het is precies in dit domein dat de meest reële wetenschap kan opgedaan worden, rekening houdend dat het onderzoek van de oceanbodem nog in kinderschoenen staat. Zij zou dus kunnen profiteren van meer doorgedreven werken alsook van een gedeelte van de onlangs goedgekeurde wetgeving nopens een toegekend krediet ten bedrage van 32 miljoen Franse frank ten gunste van het technisch en wetenschappelijk onderzoek.

Hiervoor dient de visserijkommissie, «Comité des Océans» genoemd, eerst en vooral het vertrouwen van de visserijwereld te winnen; er dient een onbesproken en bekwaam persoon in te staan voor de leiding, een man die terzelfdertijd wetenschapsmens en zeeman is. Dergelijke personen zijn eerder zeldzaam. En nochtans zijn zij een dringende noodzakelijkheid geworden. Het is niet uitsluitend aan boord van een

moderne, wetenschappelijk ingerichte eenheid, dat de grootste verdienste gelegen is, maar wel aan boord van een kustvissersvaartuig, een kotter, een sardienevanger, enz. Het is pas in die omstandigheden dat er aan organisatie (of reorganisatie) kan gedacht worden. Zij dienen hun wetenschappelijke kennis als een vertrekpunt te beschouwen en niet als het einde.

Aan het hoofd van deze nieuwe instelling zou men een zeer groot en befaamd geleerde moeten plaatsen. Als hij echter nooit een vissersvaartuig heeft zien vertrekken naar de wijde zeeën, nooit zin heeft gehad in een reisje aan boord van een dergelijk vaartuig, nooit heeft deelgenomen aan het trieëren van de visstapel waarin onze vissers tot aan de knieën hun zeelaarzen dompelen, nooit gediskuteerd heeft met reders en vissers nopens de schaarste of overvloed van die of die vissoort, om het kort te zeggen, als hij nooit een beetje het leven van de visser beleefd en gedeeld heeft, dan zal hij zich nooit een juist denkbeeld kunnen vormen van de behoeften van de visser en er een volledige verkeerde opvatting op nahouden.

Dient een visserijpolitiek gevolgd? EN WELKE

In ons nummer van vrijdag, 28 juli hebben we de twee vragen weergegeven door volksvertegenwoordiger Dries Claeys in verband hiermede aan de minister van Landbouw gesteld.

Hierna geven we het antwoord weer door het betrokken departement, thans in het bulletin van Vragen en Antwoorden, gegeven.

Antwoord:

1. Het achtbaar Lid is bekend met het vijfjarenplan dat me door mijn bevoegde diensten werd voorgelegd. Ik meen dat hij instemt met de grote lijnen van dit ontwerp.

Anderzijds denk ik te mogen aannemen dat hij ervan overtuigd is dat op gebied van visserij een voortdurende aanpassing der ideeën aan de snel evoluerende toestanden noodzakelijk is.

Het questieuse plan mag dus, naar mijn oordeel, niet beschouwd worden als een streng te volgen programma, dat daarenboven voorrang zou moeten hebben op alle andere aktie.

Ik beschouw het eerder als een basis-idee, waarrond een soepele politiek zich moet ontwikkelen, met het einddoel voor ogen maar zich aanpassend aan de omstandigheden.

Wat nu betreft de ten uitvoerlegging van dit programma, moge ik het achtbaar Lid mededelen wat volgt:

a) dringende opdrachten van wetenschappelijk onderzoek werden toevertrouwd aan een Commissie ad hoc die uitstekend werk levert; b) de voorbereidende werkzaamheden voor de instelling van een slooppremie zijn bijna ten einde, en mijn Collega van Verkeerswezen hoopt binnen afzienbare tijd de nodige uitvoeringsmaatregelen gereed te hebben;

c) mijn Kollege van Tewerkstelling en Arbeid bestudeert de mogelijkheid een speciale pensioenregeling voor de vissers te scheppen; evenals de middelen die tot dit doel kunnen leiden. Hij zal me de bespreking der resultaten van dit

In alle landen, zij het nu in Duitsland, in Rusland of in de U.S.A., schepen de geleerden in aan boord van vissersvaartuigen. Zo komen zij er toe, niet alleen de vissoorten en de zeebodems te bestuderen, maar ook de vangsten te voorspellen, ontwerpen van typen vaartuigen en motoren, nieuwe visserijmethodes te bedenken, enz. En, dit dient gezegd, zij beschikken hiertoe over de middelen. Zij hebben er echter niet zoveel als wel eens gedacht wordt. De Russen bijvoorbeeld hebben op één zaak echter een zekere voorsprong en wel de volgende: zij beschikken over een «geestestoestand» die volledig afgestemd is op de doeltreffendheid.

Totdaar dus dit artikel, die wel degelijk de zaken bij het goede einde heeft. Alvorens inderdaad aan een of andere zaak dient begonnen te worden, dient hiervan het nut ingezien te worden. Het is onbegonnen werk een zaak op te bouwen zonder dat het eigenlijke doel en het nut hiervan in een klaar daglicht gesteld worden.

Onze commissie van Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek kan nuttig werk verrichten, zo zij zich niet laten verleiden in allerlei proefnemingen, van private aard en ten dienste van de enkeling. — B.

voorbereidend werk voorstellen, zodra ze gereed is;

d) de noodzakelijke maatregelen ter verbetering van de kwaliteitscontrole der zeeprodukten zijn ter studie.

Ik moge er echter de aandacht van het achtbaar Lid op trekken dat dit vraagstuk niet in zeer korte tijd zal opgelost zijn. Inderdaad, momenteel bestaat nog geen objectieve controlemethode die op alle punten voldoening schenkt;

e) de beroepsmiddelen der visserij hebben me stellig beloofd binnen afzienbare tijd een programma voor propaganda en publiciteit voor visverbruik te zullen voorleggen.

Tot zover de huidige stand van uitvoering van het plan. Zo het achtbaar Lid meent dat één speciaal punt ervan absolute prioriteit bij de uitvoering verdient, ben ik steeds bereid na te gaan hoe aan zijn wens kan worden tegemoetgekomen.

2. De Commissie die het achtbaar Kamerlid interesseert is samengesteld.

Ze zal van volgende maand af kunnen vergaderen.

Het is me echter niet als aangegeven voorgekomen een datum vast te stellen, vóór dewelke deze commissie haar konklusies moet voorleggen.

ONS ANTWOORD

Wij zijn zo vrij te doen opmerken dat men geweldig veel tijd nodig heeft in het departement van Verkeerswezen om de modaliteiten inzake slooppremie op punt te stellen. Deze voorbereidende werkzaamheden hebben reeds twee jaar in beslag genomen.

EN DE VISSERSPENSIOENEN?

Hetzelfde mag gezegd worden van de minister van Tewerkstelling en Arbeid, dhr Troclet, die nochtans als socialist, van die gelegenheid had kunnen gebruikmaken om het pensioen van de vissers, zoals die aan de mijnwerkers verleend, in orde te brengen.

De socialistische minister Troclet heeft in een vroegere regering enkele jaren geleden, dezelfde BELLOFTEN afgelegd, maar nog nooit iets verwezenlijkt. Dit ontwerp zit al 15 jaar in de kartons en komt er nu en dan uit om tenslotte opnieuw begraven te worden.

Afwachten is dus het zoveelste ordewoord.

DE KWALITEITSKONTROLE

Ook dit zit in het departement van Volksgezondheid ergens «verzwonden». De ambtenaars van dit departement, onderzoeken eens per jaar het vraagstuk om het dan nadien enkele maanden te laten rusten bij de ene of de andere die ondertussen verandert van departe-

ment, in verlof gaat of tenslotte... het vergeet terug boven te halen. Onze staatsambtenaars te Brussel lijden allemaal aan dezelfde ziekte: te weinig werken, te veel verlof en nooit op tijd op hun burelen zijn, onder allerlei voorwendsels.

Men moet de gewoonte hebben die burelen te bezoeken om het te weten.

Groter schande bestaat er niet en rotter dan het thans is, kan het niet meer worden.

Voor wat de rest betreft, kunnen we slechts herhalen dat slechts in de laatste twee jaar kan gezegd worden, dat het ministerie van Landbouw iets heeft verwezenlijkt. Zo hun programma verder uitgewerkt wordt, kan er beslist een grote verbetering in de eerstkomende twee jaar tot stand komen.

Als men ten andere vaststelt hoe in Engeland en Duitsland de visserij van Staatswege financieel steunt en hoe ze in Frankrijk beschermd is, dan wordt het hoog tijd, dat ook ons land rekening houdt met de huidige evolutie en beschermend optreedt.

Onze visserij heeft in tijd van oorlog niet alleen bewezen welke diensten zij het land inzake voeding bewees, maar wat onze vissers waard waren inzake Zeemacht.

Men schijnt alles te gemakkelijk te vergeten.

Wie is verantwoordelijk in de vismijn?

Dinsdag was een schip met haring aan de afslag. Deze haring werd, in tegenstelling met de andere dagen, niet verkocht in de haringhalle. De reder was ingelicht dat hij zijn schip in de vismijn kon leggen. Toen hij echter dinsdagmorgen 7 u was kon de geloste haring niet verkocht worden omdat het schip niet in de haringhalle lag. Het reglement zegt wel dat een schip met haring deze vangst in de haringhalle moet lossen. Wanneer echter inlichtingen gevraagd worden bij de directie van de vismijn zou men toch wel mogen veronderstellen, dat men daar op de hoogte is. Als er dan de volgende morgen andere wetten worden toegepast, weet men op de duur niet meer waar zich te wenden.

Het is nu wel mogelijk dat niet veel schade geleden werd, maar dit ware wel het geval geweest, moesten er meer schepen aan de afslag geweest zijn en de verkoop van deze haring dus laat in de voormiddag plaats gehad hebben.

Men schijnt bij het bestuurspersoneel in de laatste maanden zowat alles te saboteren om moeilijkheden te berokkenen.

Prijsuitreiking in de Ibischool

Donderdagnamiddag had in de Ibischool de plechtige prijsuitreiking plaats. Het betreft hier de bekendmaking van de eigenlijke schooluitslagen (lagere klassen) in de school zelf. Reeds voorheen was de uitslag bekend gemaakt die de Ibisjongens behaalden in de visserij-examens. En het is wel een gelegenheid om er aan te herinneren dat de Ibisjongens prachtige resultaten behaalden.

De prijsuitdeling die in de feestzaal van de school doorging werd door talrijke personaliteiten bijgewoond: de heer Solvay, voorzitter van het Koninklijk Werk Ibis; de heer Bertrand, directeur-generaal bij de marine; de heer Duquenne, afgevaardigde-beheerder van het Ibiswerk van de heer Plovie, burgemeester van Bredene; visserij-almoezenier Evrard; en verder talrijke vrienden van het Ibiswerk.

Vooreerst werden nummertjes opgevoerd door alle klassen, en de jongens hadden er zeker hun werk van gemaakt; allen wedijverden om het beste toneeltje te brengen.

Hierop werd door de heer Duquenne een toespraak gehouden. Namen het Koninklijk Werk Ibis feliciteerde hij alle jongens en hij bracht hulde aan de directeur en al het personeel, die zich dagelijks inspannen om aan de Ibisjongens een goede opvoeding te geven, maar er ook voor zorgen dat de jongens zich waarlijk thuis voelen.

De heer Caestecker, directeur van de school, kwam hierop aan het woord. Hij herinnerde eraan dat bij het begin van het schooljaar een ganse reorganisatie werd doorgevoerd, zowel voor het eigenlijke visserijonderwijs, als voor de lessen der lagere school. Nieuwe ploegen werden ingeschakeld bij het personeel. Deze reorganisatie heeft zeer schitterende resultaten: de uitslagen van alle leerlingen zijn heel wat beter. De directeur dankte ook allen die het mogelijk maken dat de Ibischool thans een grotere bloei kent.

Hierop werd overgegaan tot de uitreiking van de prijzen, waarna ook de Ibisjongens in verlof konden gaan.

KRITIEK OP DE OPVANGREGELING

VRAAG VAN DE HEER LAHAYE

AAN DE MINISTER VAN LANDBOUW (II) (12 juli)

Men beweert dat het vastleggen der minimumprijzen der vis in de vismijnen gebeurt op een totaal willekeurige en onoverzichtelijke basis, zodat de visverwerkende industrie, die onder de minimumprijzen kan kopen, de enige begunstigde is van de toelagen die uit het Landbouwfonds gegeven worden bij de verkoop van de zogenaamde « opgevangen vis ». Dit systeem brengt ook mee, dat sommige reders hun beste kwaliteit eerst in vreemde havens verkopen omdat zij dan toch nog steeds de zekerheid hebben dat hun mindere kwaliteit als « opgevangen vis » zal geklasseerd worden.

Het gaat hier absoluut niet om het systeem van de « opvangregeling » te verwerpen, maar wel om :

— Te beletten dat reders hun beste kwaliteiten op vreemde bodem zouden verkopen en terzelfdertijd dan nog voor hun minder kwaliteit naar België zouden sterven om hun waren aan de OCRA af te leveren ;

— Te beletten dat toelagen uit het Landbouwfonds te lichtvaardig zouden moeten verleend worden bij de verhandeling der vis en dat tevens deze toelagen slechts aan één tak der nijverheid zouden toegedragen worden, nl. de visverwerkende industrie, terwijl daarentegen deze gelden veel produktiever zouden kunnen belegd worden bij de uitbouw en modernisering der Belgische zeevisserij.

Ware het niet nodig de directieven voor het bepalen der minimumprijzen te herzien ?

ANTWOORD :

De minimumprijzen worden door mijn departement vastgelegd, na overleg met de Handelsdienst voor Ravitaillering en de « Rederscentrale », die belast zijn met de toepassing van de opvangregeling. Totnogtoe heb ik niet vastgesteld, dat mij willekeurig vastgestelde prijzen ter goedkeuring werden voorgelegd.

Het verwondert me, dat de visverwerkende nijverheid beschouwd wordt als de enige begunstigde van de toelagen die uit het landbouwfonds gegeven worden.

Inderdaad, enerzijds kunnen ook andere gegadigden opgevangen vis kopen, op voorwaarde dat ze beantwoorden aan de vereisten, die gesteld werden om te beletten

dat deze vis terug op de markt van verse zou komen, en anderzijds beklagt zich juist de visverwerkende industrie erover dat ze door de opvangregeling zou benadeeld zijn.

Wat betreft het aan wal brengen in Belgische vismijnen van minderwaardige vis door schepen die vooraf het beste gedeelte van hun vangst in vreemde havens verkochten, heeft mijn bevoegde dienst niet vastgesteld dat deze praktijk — die overigens wettelijk niet kan verboden worden — meer verspreid zou zijn sedert de oprichting van de opvangregeling.

Mijn administratie beschikt voor dit jaar slechts over de statistieken van rechtstreekse aanlandingen in de vreemde over de vier eerste maanden.

Tijdens deze periode werden 230 vangsten in de vreemde aan wal gezet.

Met uitzondering van zes gevallen maakten alle schepen die in de vreemde verkochten een normale visvangst vooraleer naar België terug te keren. Er kan dus geen sprake zijn, dat ze in ons land slechts aan wal zouden gezet hebben wat ze in de vreemde niet kwijtraakten.

De zes overige verkochten in België wat van hun vangst overbleef, na de verkoop in de vreemde, of hebben van de terugreis gebruik gemaakt om nog enkele slepen te doen. Het produkt dat ze op de markt zetten was enkel in één of twee gevallen van minder goede hoedanigheid, en dan nog slechts gedeeltelijk, gezien tussen deze vangsten ook duurdere soorten voorkwamen.

Met deze feiten voor ogen meen ik niet dat het noodzakelijk is het bestaande systeem te herzien.

Nota der Red. :

Dat zouters en drogers en sommige vishandelaars, die het nut van de opvangregeling niet willen begrijpen, graag de opvangregeling in duigen zouden zien willen vallen, is een feit. Dat er dus alles op gezet wordt, om het te bekomen, is een tweede waarheid.

Nooit heeft een maatregel zijn groter nut bewezen dan deze. Ze is, blijft en zal in stand gehouden worden, zijn de wijze woorden van een ambtenaar die het groot nut er van ingezien heeft.

BEWONDERENSWAARDIGE NAUWKEURIGHEID OP HET STEMPELKANTOOR TE ZEEBRUGGE

Heistse vissers vertelden ons het volgende. Ingevolge de storm verleden week waren verschillende vissers na slechts één of twee dagen in zee te zijn geweest, verplicht in de vroege morgen terug de haven aan te doen. Zo was een bepaald vaartuig enkele minuten 4 uur 's morgens de haven terug binnengelopen. Na de schamele buit te hebben gelost, begaf de bemanning zich naar het stempelkantoor te Zeebrugge omdat er die dag van uitvaren geen sprake meer kon zijn. De bediende zette

de stempel op hun kaart, maar achteraf werd aan deze mensen medegedeeld dat ze de stempel terug moesten laten vernietigen om reden dat ze die dag 4 u in zee waren geweest.

We weten het wel, 4 u vaart worden als een volle zeedag beschouwd, maar moeten de reglementen dan steeds naar de letter gevolgd worden ?

Waarlijk, het stempelkantoor te Zeebrugge werkt met een bewonderenswaardige nauwkeurigheid.

KRITIEK OP DE OPGEVANGEN VIS

VRAAG VAN DE HEER LAHAYE

AAN DE MINISTER VAN LANDBOUW (13 juli)

Vóór een paar maanden heb ik de Minister gewezen op de noodzakelijkheid strenge controle te laten uitoefenen op de opgevangen vis, die voor de industrie bestemd werd. In het antwoord werd ik gerustgesteld dat deze controle zeer nauwkeurig gebeurde.

Uit onderstaand persknipsel blijkt evenwel, dat de controle niet zo nauwgezet uitgevoerd wordt als de Minister meent te weten. Immers, men beweert dat : — De opgevangen vis met vrachtwagens vervoerd wordt zonder dat deze vis — zo schrijft het reglement het voor — besproeid wordt met een speciaal produkt waardoor de vis onbruikbaar wordt voor huishoudelijk gebruik. — Hoeveelheden opgevangen vis in de mijn blijven staan gedurende verschillende dagen om dan gedeeltelijk in de verse vishandel terecht te komen.

— Uitvoerders voor buitenlandse nerts- en forelkwekerijen hun waar kunnen aankopen uit de opgevangen vis. Hun prijs schommelt van F 1,81 tot F 2,05 het kg. Zouterijen en drogerijen die uitsluitend voor de uitvoer werken, kunnen 3 frank het kilogram bieden. Zij zijn echter van mededinging uitgesloten, zodat de opgevangen vis aan de laagste bieder moet verkocht worden, en gezien de Staatskas het verschil in prijs draagt, valt deze handelswijze in het nadeel uit van het landbouwfonds. Men suggereert dan ook dat de uitvoerders van gezouten en gedroogde vis zouden kooprecht krijgen uit de opgevangen vis.

Kan de Minister mij op de hoogte houden van de maatregelen die hij zal nemen ter voorkoming van deze onregelmatigheden ?

ANTWOORD :

Het is mij bekend dat de laatste tijd veel kritiek wordt uitgebracht op de opvangregeling.

Wanneer opgevangen vis wederafgestaan wordt aan afnemers die ze bestemd hebben voor nerts- en/of forellenkwekerijen, wordt deze vis ontaard door besproeiing met eosine. Dit gebeurt door het organisme dat belast is met de uitwerking van de opvangregeling.

Toezicht hierop wordt uitgeoefend door de inspektiediensten van het Ministerie van Economische Zaken, door de douanediensten bij uitvoer van dergelijke vis en in de vismijn door de plaatselijke bevoegde dienst.

Tot nu kon niet worden vastgesteld, dat aan deze opgelegde verplichting niet werd voldaan.

Teneinde echter nog meer zeker-voeding bestemde opgevangen vis ongeschikt wordt gemaakt voor menselijke consumptie, werd sedert enkele tijd voorgeschreven dat ze, vóór ze met eosine te overgieten, met riekend doorstoken moet worden.

Het is niet juist, dat zouterijen en drogerijen, die uitsluitend voor uitvoer werken, van mededinging zouden uitgesloten zijn. Deze categorie rechthebbenden kunnen eveneens een prijsaanbod indienen, — hetgeen trouwens regelmatig gebeurt, met dien verstande dat ze de vastgestelde minimum-

prijzen moeten eerbiedigen. Wanneer de aangeboden vis de vastgestelde minimumprijs niet bereikt, wordt de vis verwezen naar de visfabrieken.

Het bepaalde verschil in minimumprijs spruit voort uit het feit dat de zouters-drogers een hogere prijs kunnen betalen dat de uitvoerders voor de nerts- en forellenkwekerijen, vermits zij deze waar na afwerking gemakkelijk kunnen afzetten, en zulks aan een redelijk bedrag, hetgeen uitgesloten is voor die andere categorie opkopers.

In verband met deze aangelegenheid werd zeer onlangs een bespreking gehouden door ambtenaren van mijn departement met de verschillende belanghebbenden teneinde na te gaan op welke wijze aan de verschillende vooropgezette meningen kan worden tegemoetgekomen.

Op deze vergadering werd besloten dat, gezien de desaangetoonden door de zouters-drogers geuite klachten, door mijn bevoegde dienst een vertrouwelijk onderzoek bij de belanghebbenden ter plaatse zal worden gedaan om, aan de hand van hun bescheiden, na te gaan of die minimumprijs wel degelijk voor hen te hoog ligt. Dit onderzoek is thans aan de gang.

Er wordt naar gestreefd om de belangen van eenieder zoveel mogelijk in gelijke mate te zien behartigen.

Nota der Red. :

Deze campagne werd door drogers en zouters in gang gestoken met het doel de vis aan goedkoper prijzen te bekomen, dan nodig en aldus grotere winsten te verwezenlijken zoals dit de konservenfabrieken vorig jaar hebben geprobeerd met de haring.

De praetjes waarvan senator Lahaye gewag maakt, komen uit die middens. Senator Lahaye zou eerst ter plaatse de zaak moeten onderzoeken en dan zou hij zeker overtuigd zijn, dat hij zijn vraag beter niet had gesteld.

EEN LOOPBAAN OP ZEE

De Hogere Radionavigatieschool (Meerstraat 46, Brussel 5) belast zich met de beroepsopleiding van de officieren-radiotelegrafisten der Belgische koopvaardij.

De studien duren drie jaar en omvatten een proeftijd van zes maanden op zee aan boord van Belgische schepen.

Het schoolgeld bedraagt 340 F, per maand. De leergangen worden alle dagen gegeven behalve de zaterdagmiddag. Het schooljaar begint op 15 september en eindigt op 15 juli.

De leergangen van de school kunnen slechts met vrucht worden door jongelieden die een voorafgaande opleiding hebben bekomen, welke overeenstemt met het middelbaar onderwijs van de hogere graad of het secundair technisch onderwijs (A2-afdeling elektriciteit).

Wat de leurders van vis in acht moeten nemen.

Het Ministerieel Besluit van 15-6-1953 tot vaststelling van de voorwaarden verbonden aan de afgifte van een kaart voor leurhandel in verse vis, gewijzigd bij ministerieel besluit van 14 aug. 1953 luidt :

ARTIKEL 1.

Par. 1. — Onverminderd de bepalingen van het ministerieel besluit van 20 oktober 1951 tot uitvoering van het Kon. Besluit nr 82 van 28 november 1939 houdende reglementering van de leurhandel, moeten degenen die leurhandel in verse vis wensen te drijven aan de volgende voorwaarden voldoen :

1. Voor de verkoop op de openbare markten, inbegrepen de kermis, foren, hallen, overdekte markten en de plaatsen toegankelijk voor het publiek en niet specifiek bestemd om gebruikt te worden voor de verkoop of voor het te koop aanbieden, ter plaatse beschikken :

a) over een kraam voorzien van materiaal dat uiteen kan worden genomen, geen vocht opneemt en steeds in volmaakt zindelijke staat kan worden gehouden, wanneer het gaat om vaste installaties, volstaat ter zake dat het blad, waarop de verse vis wordt tentoongesteld, uit hard materiaal zij, dat geen vocht opneemt en steeds in volmaakt zindelijke staat kan worden gehouden ;

b) over een afzonderlijke tafel voor het snijden en kuisen van de vis, dezelt afel dient uit hard materiaal vervaardigd te zijn en moet behoorlijk gereinigd kunnen worden ;

c) over een waterdichte bak of emmer voorzien van een deksel en bestemd voor het bergen van visafval.

2. Voor de verkoop van deur tot deur of op de openbare weg, inbegrepen de vaste standplaatsen op de openbare weg, en plaatsen als voorportalen, ingangen en gangen, palende aan openbare weg, toegankelijk voor het publiek en niet specifiek bestemd om gebruikt te worden voor de verkoop of voor het te koop bieden, ter plaatse beschikken :

a) over een vervoermiddel dat gemakkelijk kan worden gereinigd ;

b) over een afzonderlijke plank voor het snijden en kuisen van de vis ; deze plank moet behoorlijk gereinigd kunnen worden ;

c) over een waterdichte bak of emmer voorzien van een deksel en bestemd voor het bergen van visafval.

3. Gemeenschappelijke voorwaarden voor de diverse vormen van leurhandel in verse vis :

a) de kraam of het voertuig moet uitsluitend voor de handel van

dit produkt voorbehouden blijven ; wel mogen zij gebruikt worden voor gedroogde, gerookte, gezouten, bevroren of opgelegde vis, voor viskonserven, voor garnalen, voor schaal- en weekdieren en waren, zoals sausen, kruiden, ajuntjes en Citroen, die door de kleinhandelaars in vis gewoonlijk verkocht worden ;

b) de verpakking van de koopwaar moet geschieden in zindelijk en waterdicht papier ;

c) de belanghebbenden moeten aan huis beschikken over een ijskast in staat van werking of over een waterdichte kist of bak met ijs om de verse vis te bewaren ;

d) de tentoongestelde verse vis moet, behalve in de periode van 1 november tot 1 maart, op ijs worden bewaard.

Par. 2. — Alvorens hun de kaart van leurhandelaar kan worden toegekend, moeten de belanghebbenden bewijzen, door overlegging van een door de burgemeester of zijn

gemachtigde afgegeven attest, dat zij voldoen aan de voorwaarden gesteld in artikel I, par. 1, met uitzondering van deze vermeld onder 3, a, b en c.

Dit attest, door de burgemeester of zijn gemachtigde ondertekend, vermeldt de datum waarop de vaststelling werd gedaan.

ARTIKEL 2

Aan de voorwaarden gesteld in artikel 1 moet de houder der leurkaart te allen tijde voldoen.

ARTIKEL 3

Dit besluit geldt niet voor verkopen of het te koop aanbieden van garnalen en schaal- en weekdieren.

ARTIKEL 4

Wanneer hij werkgever is, moet de leurhandelaar in verse vis, voor voor ieder van zijn werknemers die niet onder zijn rechtstreeks toezicht en niet aan dezelfde kraam of voertuig werken, voldoen aan de

Zij hadden pech...

Opsleping O.190 door O.621

Terwijl de O.190, van reder De Meulenaere de visserij bedreef kwam de korre in de schroef terecht. Herhaalde pogingen werden ondernomen om deze op eigen krachten te verwijderen wat evenwel niet lukte. De hulp van de O. 621, van reder Peerde diende ingeroepen die het defecte vaartuig veilig de haven van Oostende binnensleepte. — B

Stormschade

Ingevolge de zware onweders welke in de afgelopen week overheerst hebben had de N.818, van reder Ghys af te rekenen met stormschade. Hierbij werd schade opgelopen aan de reddingsboot en de bootstoel. — E

Schade aan voorstevan van N.3

De baggers van de firma De cloedt zijn thans werkzaam in de haven van Nieuwpoort. Tijdens de nacht van dinsdag op woensdag geraakten een paar ijzeren buizen los ingevolge de storm. Deze buizen dreven af in de havengeul.

Het was tijdens de voormelde nacht dat de N.3 van reder Rathé en van Durnez de havengeul opvaarden en door de duisternis tegen deze zware buizen terechtkwamen. Hierdoor werd schade opgelopen aan de voorstevan. Het komt ons voor dat de baggerdiens ten wel iets meer hun materiaal zouden kunnen verzekeren waardoor dergelijke ongelukken niet zouden gebeuren. — B

AANVARING

OP DE SMALLS

Terwijl de O.265 van reder Anthierens Julien, aan de korre lag op de visserijgronden van de Smalls werd het vaartuig aangevaren door de B.2820 « Bressay Nank » van de rederij Leduc uit Boudogne. De stoffelijke schade is gering.

AANVARING IN

OOSTENDSE

VISSERSHAVEN

Bij het uitvaren van de Oostendse vissershaven kwam de nieuwste eenheid van de rederij Lambrecht de O.261 in aanvaring met de N.715 van reder De Potter Marcel. Dit laatste vaartuig lag gemeerd aan de kade. Hierbij liep de N.715 schade op aan de achterspiegel terwijl de O.216 schade opliep aan de steven. — B.

OPGESLEPT

Tijdens de garnaalvangst voor de kust, ter hoogte van Nieuwpoort, had schipper Arthur Vanhoutte, van de N.735 « Saint Pierre » af te rekenen met zijn motor, die plots stilviel. Een onderzoek wees niets uit, zodat via de radio beroep werd gedaan op de loodsdiensten van Nieuwpoort. De motorboot kon het defecte schip veilig opslepen naar de thuishaven. Naderhand kon een inwendige motorbreuk worden vastgesteld. — N

in artikel 1, par. 1 gestelde voorwaarden.

Het onder artikel 1, par. 1, 3, lit. c), bedoelde toestel dient zich ten huize van elke werknemer te bevinden, indien deze de verse vis bewaart, onverschillig hoelang de bewaring duurt.

ARTIKEL 5

Inbreuk op de bepalingen van dit besluit wordt gestraft met de straffen gesteld in artikel 10 van het Kon. Besluit van 28 november 1939.

ARTIKEL 6

De huidige houders van een leurkaart, welke hun toelaat verse vis te verkopen, dienen uiterlijk 1 januari 1954 met de bepalingen van onderhavig besluit in regel te zijn.

ARTIKEL 7

Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad is bekendgemaakt.

O.227 VERKOCHT

Vorige week werd de O.227 toebehorende aan de vrouw van reder Louis Decrop, enkele maanden geleden overleden, verkocht aan Gheselle Jan, vroeger eigenaar van de B605.

Jan Gheselle had sedert hij geen reder meer was, heimwee naar een schip met de gevolgen die we kennen.

De O.227 wordt thans de Z.227 en is voorzien van een motor Deutz van 300 PK van het jaar 1936.

DE F. 904

« DE BROUWER »

OP VISSERIJWACHT

De oorlogsbodem F. 904 « De Brouwer » zal op 15 augustus Oostende verlaten om tot 2 septem. ber een zending als visserijwacht uit te voeren

Van 22 tot 24 augustus 1961 zal hij aanleggen te Edinburgh.

De briefwisseling, bestemd voor de bemanning van De Brouwer, wordt aanvaard op het postbureau BRUSSEL X tot 21 augustus 1961 om 3 u.

De brieven dienen op de volgende wijze geadresseerd :

Aan matroos

Aan boord van de oorlogsbodem F 904 « De Brouwer »

EDINBURGH

GROOT BRITANNIE

Wij herinneren eraan dat de briefwisseling verplichtend met de luchtpost dient verzonden te worden. Deze briefwisseling geniet niet van het portvrijdom. Het toegepaste tarief is dit van de verzendingen voor hen binnenland verhoogd met de toeslag voor de luchtpost.

SCHITTERENDE GARNAALMAAND

Waarom zouden we het niet zeggen als het beter gaat we hebben al genoeg moeten klagen dit jaar over onze garnalvisserij. De juli-maand was nu echter veel beter zodanig zelfs dat te Oostende in die ene maand meer werd aangevoerd dan in de zes andere samen.

Nu is het wel zo dat het aantal vangsten groter was dan in de maand juli 1960 maar dit werd veroorzaakt door de betere resultaten aangezien per schip gemiddeld 80 kilo garnaal werd verkocht in de garnaalmaand. Vorig jaar werd per vaartuig slechts 27 kilo aangevoerd een merkbaar verschil dus. Waaraan is dit dan te wijten? Zeker niet aan het goede weer dat deze zomer nogal eens te wensen overlaat. Toch kunnen onze mensen regelmatig uitvaren, hetgeen ze echter vorig jaar ook konden.

Toen werd echter meer op vis gevaren omdat zulks toen veel renderender was. Nu waren de vangsten groter dan verleden jaar wat de aanvoer deed stijgen met 6701 kilo verleden jaar naar 32038 kilo dit jaar.

Dat bij dergelijke aanvoer de prijzen gaan dalen is iets wat normaal voorkomt. Dit was dan ook hier het geval en zo kreeg de reder nog 37.85 F per kilo garnaal tegenover 67.04 F verleden jaar. Deze prijs is zeker renderend en zal indien de aanvoer in de gang zijnde maand zo hoog blijft zeker nog verder dalen. De totale opbrengst per maand beliep dit jaar 1.212.773 waar vorig jaar dit cijfer 449.292 F beliep.

LATOUR AANGEVOERD

Door de O.335 werd dinsdag een haringhaai aangevoerd van 126 kg. De vis die per kilo verkocht werd werd gekocht door de vishandelaar Cornellie aan de prijs van 35 F het kilogram, zodat hij 4410 F opbracht.

Toelage voor hogere functies aan boord van de Staatspakketboten

Bij koninklijk besluit van 25 juni 1961 wordt de lijst der gerechtigden op de toelage verleend aan de met hogere functie belaste personeelsleden aan boord van staatspakketboten aangevuld als volgt: voor een waarnemend officier-werktuigkundige: 50 F.

voor een waarnemend eerstaanwezend scheepswerktuigkundige: 25 F.

Twintig walvissen op Engelse kust geworpen ACHTERNAGEZET DOOR HAAIEN ?

Nabij Falmouth aan de Engelse zuidkust, zijn ongeveer 20 walvissen op de kust geworpen.

Verondersteld wordt dat zij door haaien achternagezet werden en beschutting zochten. De bewoners van de streek hebben ze weer in zee gejaagd opdat zij op het strand niet zouden omkomen.

RIJKDOMMEN DER ZEE

WELKE STOFFEN KOMEN IN HET ZEEWATER VOOR ?

Benevens de verschillende zouten die men in zeewater vindt, bevat het nog een grote hoeveelheid andere stoffen. Meer dan 80 werden er reeds ontdekt waarvan ongeveer de helft kon geïdentificeerd worden.

Waterstof, zuurstof, azot en argon komen voort van de lucht welke in het zeewater aanwezig is. Chloor en broom vindt men in de verschillende zouten, jodium en fluor, benevens zwavel, fosfor en arseniek vindt men in vrije toestand.

Verder ontdekte men volgende metalen: zilver (10 mg per ton), koper en lood in de zeeplanten, zink en ijzer in de brakke moerasen, magnesium, nikkel, kobalt en aluminium. Gous is er eveneens te vinden 50 mg per ton, evenals radium. Het zeewater moet minstens alle stoffen bevatten welke op het vasteland te vinden zijn.

De zee ontstond door de samendrukking van de massa's waterdamp welke in de atmosfeer aanwezig waren. Dit water viel neer op de jonge aarde, waste en spoelde de oppervlakte, loste alles op wat er op te lossen viel en verzamelde zich in de diepe kloven van de aardkost.

Het zoutgehalte van de zee werd vastgesteld op 35/1000. Dit is een gemiddelde, want dit gehalte verschilt van de ene zee tot de andere.

De Zwarte Zee en de Baltische Zee waar vele stromen uitmonden die grote hoeveelheden zoetwater aanbrengen, zijn bijgevolg minder « gepekkeld ».

Het zoutgehalte van de Zwarte Zee schommelt tussen 15 en 18/1000, de Baltische Zee heeft een gehalte van: 7/1000 bij Rugen en dit daalt zelfs tot onder 1/1000 in de Bothnische Golf. Daarentegen heeft de Middellandse Zee, welke in warmere gebieden ligt en in verhouding tot haar oppervlakte slechts weinig stromen ontvangt, een zoutgehalte van 37/1000 aan de Spaanse kust en zelfs van 40/1000 bij het eiland Cyprus.

De Rode Zee heeft het wereldrekord op haar naam, deze zee, tussen zeer warme kusten gelegen, ontvangt geen enkele stroom, het zoutgehalte bereikt er zelfs 42/1000 en tot 45/1000 in de Golf van Suez.

GEBRUIK VAN ZEEZOUTEN

De studie van het zoutgehalte der zeeën heeft niet alleen een wetenschappelijk belang, zij kan aanleiding geven tot zeer praktische gevolgtrekkingen en de oorzaak zijn tot het ontstaan van de belangrijke nijverheden welke zich vooral bezighouden met het winnen van zeezout.

Men laat grote partijen land onder water lopen, het zeewater verdampt door de werking van de zon en er blijft een laag zout over welke gereinigd wordt en in de handel gebracht. Deze nijverheid wordt vooral beoefend aan de Franse kust van Bretagne en aan de boorden van de Middellandse Zee.

HET GOUD EN HET ZILVER VAN DE ZEE

Men zal zich wellicht afvragen welke de totale omvang is van al de zouten die in het zeewater opgelost zijn.

De totale omvang van het zeewater is 13.330 miljoen kubieke kilometer. De gemiddelde densiteit van dit water rekening gehouden met de samendruk op de zeebodem is ongeveer 1.040. Dit geeft ons een totale watermassa welke: $138 \times 100.000.000.000.000$ ton weegt. Wanneer men het gemiddelde zoutgehalte van dit water op 35/1000 neemt, betekent dit dat de totale massa zout in zee voorkomt mag geschat worden op ongeveer: $484 \times 1.000.000.000.000$ ton.

Om het volume van deze ontzaglijke hoeveelheid zou te berekenen, moet men rekening houden met de densiteit der verschillende zouten welke in het zeewater voorkomen en met de betrekkelijke hoeveelheid. Hierop gesteund, komt men tot de vaststelling dat deze zouten een omvang hebben van 21.800.000 kubieke kilometer.

Veronderstelt men dat al het zeewater verdampt en dat de overgebleven zouten in een gelijke laag over de oppervlakte van de wereld zouden verspreid worden, dan zou deze laag een dikte hebben van 47,50 m.

Met deze massa zout zou men een nieuw kontinent kunnen opbouwen, met bergen en hoogvlakten, welke driemaal zo groot zou zijn als Europa.

Men zou er eveneens het gehele Afrikaanse vasteland mede kunnen nabootsen en bovendien nog 2.500.000 kubieke kilometer ongebruikte bouwstoffen overhouden.

Wanneer men nu het gehalte aan goud en zilver van het zeewater in waarden omrekenet, bekomt men fantastische getallen... 10 mg zilver per ton zeewater is weinig, maar als men dit « weinig » in verhouding neemt tot het volledige volume zeewater, komt men tot de vaststelling dat er genoeg zilver in de zee voorradig is om aan alle inwoners van de wereld een blok zilver kado te geven welke een waarde heeft van ongeveer 1.800.000 F. De voorraad goud is nog veel sterker, immers er is 50 mg goud per ton zeewater te vinden. Dit maakt een totaal van: $69 \times 10.000.000.000.000$ kg en is voldoende om aan alle wereldbewoners een klompje goud te geven welke eventjes 46.000 kg weegt, aan de huidige

prijs van het goud uitgerekend, betekent dit een niet te versmaden sommetje.

Moeten wij hieraan toevoegen dat deze getallen een sterke bekooring hebben uitgeoefend op ingenieurs en chemisten? En dat deze mensen honderden verschillende methoden hebben uitgedacht om dit kostbaar goedje uit de oceanen te trekken.

Ook de kapitaalschietters waren onmiddellijk te vinden om dergelijke ondernemingen te financieren en hun koffers vol te propen met goud...

Vooraf in Engeland werden destijds machtige maatschappijen opgericht welke tot doel hadden goud te winnen uit zeewater.

Men heeft altijd de hoeveelheid goud gevonden die men verwachtte: 50 mg per ton zeewater, maar de kosten die er aan verbonden waren om dit metaal uit het zeewater te trekken waren ontzettend hoog en, spijtig genoeg, veel hoger dan de waarde van het goud dat men aldus bekwaam.

Tengevolge hiervan moest men de pogingen om goud uit zeewater te trekken opgeven en deze bewerkingen rangschikken onder de categorie der ondernemingen welke enkel het failliet konden opleveren van hen die de moed hadden deze aan te vatten.

Dit is wel spijtig, want, wie zou niet graag in het bezit zijn van een stukske goud van 46.000 kg en de waarde van deze klomp kunnen gebruiken om zijn levensstandaard te verbeteren?

Alle financiële vraagstukken zouden hierdoor opgelost zijn en we zouden met veel plezier de belastingontvanger kunnen betalen...

Maar zou het goud dan nog zoveel waarde bezitten. De waarde van dit metaal is betrekkelijk en hangt af van de zeldzaamheid waarmede het gevonden wordt.

We mogen gerust aannemen dat in dergelijk geval, moest elke aardbewoner de gelukkige bezitter zijn van 46.000 kg goud, hij er evenmin zou mede gediend zijn als wij thans met het zand dat in onze schoenen zit als we thuiskomen van een wandeling in de duinen.

Niettemin zou men toch er een degelijk gebruik van kunnen maken, daar het goud de eigenschap bezit waardoor het in keukengerief omgewerkt zeer nuttig zou kunnen zijn. Het ware wellicht de gezondste en de zedelijkste aanwending van dit metaal. We zouden ons in de zevende hemel wanen wanneer we thuis rijstap zouden eten uit gouden telloren, met gouden lepels welke moeder met een gouden pollepel uit een gouden pot zou scheppen.

(naar Prof. Dr. A. Berger)
(Uit Winden)

Buitenlandse berichten

66 FABRIEKSCHEPEN VOOR DE INVLOEDEN VAN DE RUSSISCHE VISSERIJ

REUSACHTIGE UITBREIDING IN HET VOORUITZICHT

De Russische vissersvloot zal binnen korte tijd jaarlijk reusachtige afmetingen aannemen. Het kan ook moeilijk anders als wij even de toekomstplannen van de Russen bezien. Op het huidige ogenblik zijn er 66 fabriekschepen in aanbouw, en dit voor Russische rekening op de scheepswerven te Stralsund. De eenheden, die vanzelfsprekend zullen beantwoorden aan de hoogste vereisten van modernisatie en visserijtechniek, zijn in hoofdzaak bestemd voor de visserijbedrijvigheid in de tropische wateren. Dit kan ons dan ook niet in het minst verwonderen, want reeds bij een vorige gelegenheid maakten wij melding van het feit, dat de Russen 2 opzoekingsvaartuigen hadden uitgestuurd naar de kust van Afrika teneinde de mogelijkheid voor visserijbedrijvigheid aldaar te onderzoeken.

De eerste van deze reeks eenheden moet binnen zeer korte tijd geleverd worden. Zonder onverwachte moeilijkheden moet de volledige reeks einde december 1964 gereed zijn. Dit betekent logischerwijze, een reusachtige uitbreiding voor de reeds zo sterke Sovjet-vloot. Het moet zijn, dat ook zij zich rekenschap geven van het feit dat de

traditioneel beviste wateren niet langer een gewenst en rentabel resultaat kunnen opleveren. Het is met dit doel voor ogen dat zij zich voorgenomen hebben, de wateren langsheen de Afrikaanse kusten te bevissen.

Voor wat nu de inhoud van de ruimen betreft kan het volgende gezegd worden: de capaciteit van de ruimen voor het opstapelen van de ingevroren vis, bedraagt 500 ton terwijl er ruimen voorzien zijn voor het opstapelen van 60 ton vismeel.

De vaartuigen zijn speciaal uitgerust voor de visserij op tonijn, haring en sardienen.

Op dezelfde scheepsbouwerven (die staats eigendom zijn en de Volkswerven genoemd worden) wordt eveneens druk gewerkt aan de konstruktie van tien vaartuigen uitgerust met invriesinstallaties. Deze zullen fungeren als moederschepen en zich gelasten met invriezen van de vangsten welke door de andere trawlers gemaakt worden. Deze vaartuigen zijn uitgerust met motoren van 1.300 PK die het mogelijk maken een snelheid van 11 knopen te ontwikkelen. De inhoud van de visruimen is bepaald op 950 ton. — B

EERSTE FABRIEK VOOR HET DROGEN VAN INGEVROREN VIS

De Britten hechten grote waarde aan het nieuw ontworpen procédé het genaamde, A.F.D. accelerated freeze drying, die het drogen en invriezen van produkten combineert. Nopens dit onderwerp hadden doorgevoerde en nauwkeurige wetenschappelijke opzoekingen plaats te Aberdeen, zowel voor wat betreft de groenten en fruit als het vlees en de vis.

Voor het verwerken van de vis gaat men als volgt te werk: de vis (bij voorkeur van een grote soort) wordt in stukken gesneden op een dergelijke wijze dat de spiervezels kort zijn, terwijl de dikte van de stukken niet boven de 19 mm mag gaan. Deze stukken worden dan ingevroren bij een temperatuur van 20°. Vervolgens worden zij op roestvrije stalen platen gelegd en er tussen geprest om zo naar een luchtledige ruimte vervoerd te worden. De leegte doet de temperatuur dalen, terwijl de platen tegen de vis geklemd worden die onaantastbaar zijn door de ingevroren toestand waarin zij verkeren en het vlees bijgevolg niet kan bederven. Deze platen worden verwarmd door middel van water tot een temperatuur van 130° hetgeen het uitdrogen

van de vis voor gevolg heeft. Het uiteindelijk produkt is weinig van uitzicht en grootte veranderd. Het heeft echter nog amper een vijfde overgehouden van het oorspronkelijke gewicht. De vastheid van de vis, ondanks het feit dat deze gedroogd is blijft in stand gehouden. De elasticiteit of veerkracht van het vlees, wordt eveneens terug verkregen door het in het water dompelen van de vis gedurende hoogstens één minuut. De smaak van de vis is op zijn minst gelijk aan die welke op de gewone manier wordt ingevroren. Van enig verlies van vitaminen of voedzaamheid kan hier geen sprake zijn. Alle vitaminen proteïnen of minerale zouten blijven bewaard

De grote maatschappij, Vickers Armstrong Ltd. heeft onlangs de eerste stappen genomen tot de oprichting van de eerste fabriek ter wereld, werkend met het systeem A.F.D. en wel te Mallow in Ierland. Deze fabriek heeft een capaciteit van 5 ton per 24 uur. Een nabije toekomst voorziet nog een grotere produktie terwijl de prijzen sterk zullen verminderen. De produkten zullen in de omloop gebracht worden onder de naam ERIN. — B

KOUDE WATERSTROMING OP DE KABELJAUWSTAPEL

WETENSCHAPPELIJKE UITEENZETTING VAN BRITS DESKUNDIGE

Een van de meest belangwekkende voordrachten die gehouden werden tijdens de bijeenkomst van de deskundigen op visserijgebied in het laboratorium te Lowestoft was wel die van rhd A.J. Lee, die handelde over de invloeden welke de watertemperaturen hebben op de kabeljauwstapel in de wateren van de Barentssee en de Noord-Atlantische Oceaan. Deze uiteenzetting deed toen heel wat stof opwaaien en gaf aanleiding tot lange en heftige gedachtenwisselingen. « Fishing News » is even gaan aankloppen bij dhr Lee. Deze zei het volgende:

De Noorse Zee omvat een kuip die een maksimum diepte heeft van ongeveer 1.900 vadem in de diepste gedeelten. Deze kuip is afgescheiden van de Noordelijke Atlantische Oceaan door een onderzeese bergketen die loopt van Groenland, over IJsland, de Faroë-eilanden en de Faroë-bank tot de Noordelijke gebieden van Schotland. Aan de hoogste punten van die massieve bergketen bedragen de grootst genoteerde diepten 300 vadem. Een uitzondering bestaat evenwel voor de Deense Straat waar een diepte van 335 vadem werd vastgesteld over een breedte van 10 mijl, terwijl een tweede uitzondering bestaat voor het gebied gelegen tussen de Eerte eilanden en de Faroë waar de grootst genoteerde diepte 370 vadem bedraagt.

Gedurende de winterperiode heersen er over de Noorse Zee zeer koude perioden waardoor de bovenste lagen van de zeespiegel temperaturen verkrijgen die beneden het vriespunt liggen en bijgevolg zwaar worden en zinken. De bodem van de Noorse Zee wordt bijgevolg ook gevuld met dergelijke koude stromingen. Deze koude stromingen kunnen echter moeilijk doordringen in de Noordelijke regionen van de Atlantische Oceaan. Dit wordt hen belet door de Groenland - Schotland bergketen die als het ware als een borstwerping dient.

Niettegenstaande deze hinderpaal wordt de bergketen toch nog vaak overstroomd door die koude wateren die langs de Zuidelijke hellingen van de bergketen in de Atlantische Oceaan terecht komen. Deze overstroming geschiedt op de plaatsen waar de bergketen het minst hoog is en meer bepaald langs de twee hoger vermelde kappen, gelegen respectievelijk in de Deense Straat en ten Zuiden van de Faroë-eilanden. Het gebeurt echter ook, zij het zeer uitzonderlijk, dat de koude waterstromingen via andere punten in de Atlantische Oceaan terecht komen. Dit gebeurt dan meestal tussen IJsland en de Faroë-eilanden.

Het belang van deze overstroming werd in de laatste jaren aangevoerd door dhr Dr. L.H.N. Cooper

van het Zee-biologisch Laboratorium te Plymouth. Dhr Cooper zocht namelijk naar een verklaring voor de sterke daling van de aanvoeren van de Plymouthharing. De vruchtbaarheid van de haringbedden, langsheen de westkusten van Engeland was inderdaad sterk verminderd. Hij gaf er zich rekenschap van dat deze overstroming periodiek was en met welbepaalde tussenpozen inwendige golven naar de Atlantische Oceaan stuwde die eventueel de kusten van West-Europa passeren en rijke en voedzame wateren met zich bracht.

Nog meer werk nopens deze overstroming werd afgelegd door professor G. Dietrich van de Kielse Universiteit en Dr. J.H. Steele van het Zeelaboratorium te Aberdeen. Het lag echter voor de hand dat de ware natuur van de overstroming niet door één schip op nauwkeurige wijze kon bepaald worden. Het is om die reden dat het International Council for the Exploration of the Sea » een expeditie, bestaande uit negen eenheden inrichtte. Deze expeditie onderzocht de streken begrepen tussen IJsland en de Faroë-eilanden gedurende de maanden mei en juni 1960. Dhr Dr. JB. Tait van het Zeelaboratorium uit Aberdeen stond in voor de leiding van deze zending. De volgende eenheden namen hieraan deel: « Explorer », « Ernest Hold » en « Discovery II » (Brits Koninkrijk) — « Gauss » en « Anton Dohrn » (West-Duitsland) — « Johan Hjort » en « Helland-Hansen » (Noorwegen) — « Perseus II » (Rusland) en « Maria Julia » uit IJsland.

De waarnemingen werden verricht in het kader van een volledige internationale samenwerking en zullen verder uitgewerkt worden door een aantal internationale werkgroepen, ieder werkend in een welbepaald en gespecialiseerd domein.

De eerste resultaten van de expeditie wezen uit dat een overstroming had plaats gegrepen via de kaap, ten zuiden van de Faroë-eilanden. Deze overstroming werd waargenomen gedurende de drie weken lange expeditie. De kracht van deze overstroming was op andere gedeelten van de bergkam tussen IJsland en de Faroë-eilanden; deze waren echter periodiek. Uit de opzoekingen is eveneens gebleken dat de temperaturen nabij de zeebodem, in de omgeving van de visgronden van de Rose Garden dagelijks veranderden, naargelang de sterkte van de overstroming.

In augustus 1960 deed het Britse opzoekingsvaartuig « Ernest Holt » dat eveneens deel uitmaakte van deze wetenschappelijke zending

(vervolg blz. 7)

(vervolg van blz. 6)

enkele waarnemingen in de zones tussen IJsland en Groenland. Een reeks temperaturen werden aldaar genomen. Tijdens een eerste waarneming bedroeg de laagst genoteerde temperatuur 2,5° C. Een tweede proef werd genomen, ongeveer 20 uur later en toen bleek dat de temperatuur reeds gezakt was tot bij het vriespunt. Het is eveneens gebleken, dat de stroming in de voormelde zone een snelheid bereikt van minstens 0,5 knoop. Deze waarnemingen toonden aan hoe snel een stroming zich kan ontwikkelen in de omgeving van de Anton Dohrn Bank.

Uit al die werkzaamheden is gebleken dat plotse temperatuurschommelingen, ingevolge de overstromingen, kunnen plaatsgrijpen op de twee voornaamste visserijgronden, gesitueerd op de Groenland-Schotland kam, nl. de Rose Garden en de Anton Dohrn Bank. hebben tevens uitgewezen dat deze plotse temperatuurschommelingen gelijkaardige schommelingen kunnen teweeg brengen in de visserij.

Uit de opzoekingen van de « Ernest Holt » nabij het Beren-eiland is uitgemaakt, dat de kabeljauw de wateren van minder dan 2° C liefst uit de weg blijft. Het is dus goed mogelijk dat ook de kabeljauwvisserij in zekere mate beïnvloed wordt door deze koude golfstroom.

De vraag stelt zich nu : waartoe leidt een dergelijke golfstroom ?

De gedeelten gelegen tussen de koude wateren van de zeebodem en de warmere regionen van de oppervlakte der Noorse Zee, zijn niet vlak maar eerder golvend. Een eerste veronderstelling luidt dat deze golfing de oorzaak is van de periodieke overstroming : enkele

van de observaties welke gemaakt werden gedurende 1960 waren bedoeld om een onderzoek in te stellen naar de gedragingen van deze golven als zij de onderzeese bergketen naderden. Ook tijdens dit onderzoek is het andermaal gebleken dat sterke tijstromingen heersen in de wateren tussen IJsland en de Faroë-eilanden.

De invloeden welke ontstaan als deze watermassas zich vermengen, werden gedeeltelijk onderzocht door Dr. J. Joseph van het Duitse Hydrografisch Instituut te Hamburg en meer werkzaamheden van die aard zouden aantonen welke rol deze getijstromingen spelen in het bepalen van de temperatuurschommelingen in de Rose Garden area.

Tenslotte dient ook nog de invloed van de wind niet over het hoofd gezien te worden. Er bestaat goede kans dat de plotse overstroming welke door de « Ernest Holt » werd waargenomen in de streek tussen IJsland en Groenland te wijten was aan een plotse windverandering van Zuid-West naar Noord-Oost. Deze veronderstelling kan echter nog niet definitief aangevaard worden. Het zal pas na verschillende en nauwkeurige waarnemingen mogelijk zijn zich een vast idee te verschaffen van de rol welke de wind speelt ten overstaan van deze overstromingen.

In dit standpunt gezien kunnen de schippers van onze trawlers van zeer groot nut zijn indien zij nota namen van de verschillende plaatsen waar zij de visserij bedrijven alsook van de verticale bewegingen van vissporen op hun echosounder en de windinvloeden als zij de visserij bedrijven op de Anton Dohrn Bank of de Rose Garden. — B.

UITGEBREID MODERNISATIEPLAN VOOR KANADESE VLOOT

OM HET HOOFD TE BIEDEN AAN BUITENLANDSE WEDIJVER

De heer Angus Mac Lean, Minister voor de Visserij in Canada, heeft een ontwerp aangekondigd voor de modernisatie van de thans bestaande Canadese vloot. Dit plan werd speciaal ontworpen om de situatie van de Canadese visserij te handhaven en aan de vissers toe te laten te wedijveren met de vreemde visserseenheden langs de Atlantische kust.

Hierdoor zou het eveneens mogelijk zijn aan de Canadese vissers up-to-date eenheden aan te bieden. dit plan van de minister dateert reeds sedert geruime tijd, en het was de grootste wens van de Minister zelf dit ooit in werkelijkheid te zien uitdraaien.

De Canadezen gaven er zich rekenschap van, dat hun eerder verouderde vloot dringende behoefte had aan een grondige wijziging.

De toestanden zoals zij zich thans voordoen, zijn waarlijk ellendig te

noemen, temeer daar er rekening dient gehouden te worden met de buitenlandse visserijbedrijvigheid langs de Canadese kust. Verder is de betrokken overheid er zich wel degelijk van bewust, dat enkel in een doorgevoerde wetenschappelijke opzoeking de redding ligt. Het is met dit doel voor ogen dat thans door de vermelde Minister aangekondigd werd dat binnen zeer afzienbare tijd zal overgegaan worden tot de bouw van een vaartuig voor wetenschappelijk onderzoek en dat bestemd zal zijn voor de « North Pacific Fisheries Commission » waar reeds het zusterschip A.T. Cameron aangeworven werd.

Verder werd nog vanwege de visserijmiddens klachten geuit nopens het feit dat een overgroot aantal visserseenheden de visserij bedrijven binnen de visserijzones.

Om dit in de mate van het mogelijke te keer te gaan werden patroelvaartuigen in de vaart gebracht met het doel de overtreders op te leiden. — B.

REUZENKREEFT IN DE U.S.A.

Een Amerikaanse kreeftenvanger heeft een reuzenkreeft aangevoerd. De visser heeft het dier geschonken aan het Museum te Boston waar het thans berust. Het dier woog niet minder dan eventjes 19.260 kg en had een lengte van 91 cm. De verbazing van de visser dient wel niet weergegeven te worden hij het reuzendier in zijn netten zag liggen. — B.

REGLEMENTERING VAN DE KREEFTENVANGSTEN IN DE U.S.A.

In de U.S.A. bestaat er niet alleen een reglementering voor wat betreft het aanvoeren van ondermaatse kreeften. Het is er eveneens verboden voortplantende kreeften te vangen, te vervoeren, of te verkopen.

De boeten die uitgeschreven zijn op het overtreden van deze reglementering zijn in geen geval mals en zullen zeker wel bijdragen tot het eerbiedigen ervan. De overtreders worden inderdaad beboet met een geldboete die gaat van 10 tot 100 dollar. (500 tot 5000 F) of een gevangenisstraf van 1 tot 3 maanden. — B.

PRIVATE FILETEERINSTALLATIES IN GROENLAND

Krachtens een dekreet werd toelating verleend aan privé belangen van Deense Groenlandse en Faroëse nationaliteiten met een kapitaal van 45 à 60 miljoen frank om een filleteerfabriek op te richten in de voornaamste stad van Groenland nl. Gothaab. De maatschappij heeft een coöperatief karakter.

De instelling dient afgewerkt te zijn tegen einde 1964 en een capaciteit te hebben van 50 ton visfilets per dag. Deze produktie is voornamelijk bestemd voor de uitvoer, en dan heel in het bijzonder naar de U.S.A. — B.

SPAANS FABRIEKSCHIP ZOU TE KOOP ZIJN

In de visserijmiddens doet het gerucht de ronde, dat het Spaanse fabriekschip Marcelina de Cirzia, zou te koop zijn. Dit vaartuig heeft een lengte van 90,65 meter, en een bruto-tonnage van 2.800 ton.

Het wordt voortgedreven door elektrische dieselmotoren met een kracht van 2300 PK. Naar het schijnt zou de verkoop van het vaartuig te zoeken zijn in het ontstaan van moeilijkheden betreffende de uitrusting van het vaartuig.

Het gaat hier inderdaad om het eerste Spaanse fabriekschip welke gebouwd werd in Parages en die tot op heden nog niet in uitbating werd gegeven. — B.

IJSLAND Devaluatie van de IJslandse munt

De IJslandse banken hebben op 2 augustus laatstleden de verkoop van vreemde deviezen geschorst in afwachting van een devaluatie ten belope van 10 à 20 %, welke op 3 augustus zou doorgevoerd worden. Volgens een officieel bericht, medegedeeld door de Ministeriële President, zou daardoor de IJslandse economie, welke sterk van de visserij afhankelijk is, gezond gemaakt worden. Deze maatregel mag worden beschouwd als een direct gevolg van de « Onrealistische Loonsverhogingen, opgevoerd door de Syndikaten » (13 à 17 %). De dollarkoers zou daardoor op 43 IJslandse kronen gebracht worden, in vergelijking met 38 IJslandse Kronen, wat ze voorheen was.

Territoriale wateren politiek

Volgens officieuze berichten wordt de Duitse aanvraag tot het bekomen van een speciaal statuut voor het vissen in de Territoriale visserijmiddens, slecht onthaald. Het zou handelen inzake een eventuele overeenkomst om het vissen toe te laten door de Duitse trawlers in de 6 à 12 mijlenzone en dit gedurende een periode van drie jaar. Volgens verschillende IJslandse dagbladen zouden de meeste afgevaardigden van de IJslandse visserijmiddens ongunstig gestemd zijn tegenover het Duits voorstel.

Bonn erkent de 12-mijlengrens

Door het opsturen van een officiële nota door de Duitse regering aan Reykjavik, heeft Duitsland officieel en formeel de 12 mijlengrens rondom IJsland erkend. Volgens een akkoord tussen de 2 betrokken landen, mogen de Duitse vissersvaartuigen, niettegenstaande de erkenning van de 12 mijlenzone, toch nog voor een bepaalde tijd tot aan de 6 mijlen vóór de IJslandse kusten hun netten uitwerpen.

Speciale overeenkomst met de vissers van de Faroë eilanden

Een delegatie van de Faroë Eilanden, heeft in Reykjavik onderhandelingen aangeknoopt met IJslandse bevoegde overheidsinstanties, teneinde de toelating te bekomen binnen de 12 mijlenzone te mogen vissen. Het betreft hier de zogenaamde « Leinen Fischerei » welke vooral in dit gebied slechts door de IJslandse en Faroë vissers wordt beoefend.

PUBLICITEIT IN HET VISSERIJBLAD DOET UW ZAKENCIJFER STIJGEN !

Het geschil bij de scheepsbouwers

VRAAG VAN DHR LAHAYE
AAN DE MINISTER VAN OPENBARE WERKEN

Het geschil tussen de scheepsbouwers te Oostende, dat een lokaal en privaat geschil is, waarin ik noch voor de éne noch voor de andere partij kies, stemt toch tot nadenken.

Vlaanderen moet geïndustrialiseerd worden en we mogen geen enkele inspanning sparen om nieuwe bedrijven te helpen en aan te lokken.

Maar ik meen dat het ook onze grote plicht is de bestaande bedrijven te steunen en te beschermen, en er vooral voor te zorgen, dat bij het optrekken van nieuwe en grotere complexen de bestaande en soms kleinere bedrijven in hun activiteiten, hun groei en hun bloei zou belemmerd worden.

Meent de heer Minister niet dat bij het eventueel goedkeuren van dergelijke werken hiermee steeds rekening dient gehouden te worden.

Zou de Heer Minister mij niet kunnen inlichten of de goedkeuring van de werken die door de V.O.S. in de haven van Oostende gepland worden, wel degelijk in het licht van deze perspectieven verleend werden?

Antwoord.

Ik heb de eer het geacht Lid de nodige ophelderingen te verstrekken in verband met het geschil tussen de scheepsbouwers te Oostende.

Op 9 maart 1961 werd aan een nieuw opgerichte firma, te Oostende, met name de Verenigde Oostendse Scheepswerven, N.V. (V.O.S.), de vergunning verleend om een perceel openbaar staatsdomein in gebruik te nemen, ten zuiden van de visserijhaven, met het oog op:

- Het oprichten aldaar van een scheepswerf met slipway van 1500 ton;
- Het bouwen van een scheepslift voor de in vergunning gegeven grond in het vlotdok van de visserijhaven.

De door vernoemde firma geplande installatie in de hier beschouwde zone moeten alleszins stroken met het desbetreffende bijzonder plan van aanleg. De eigenaars van de nevenliggende scheepswerven hebben evenwel geprotesteerd tegen aan de V.O.S. verleende vergunning om een gedeelte van de wateroppervlakte van het vlotdok in te nemen. Het Bestuur heeft de aandacht van deze eigenaars erop gevestigd dat bedoelde waterzone deel uitmaakt van het openbaar staatsdomein, waarop niemand een exclusief recht van ingebruikneming kan doen gelden, wijl het alleen het voorwerp kan uitmaken van een precaire vergunning met dien verstande dat de belanghebbende scheepsbouwers allen gebruik kunnen maken van die zone. Tot dusver is overigens steeds en onderling akkoord tussen de betrokkenen mogelijk geweest, wat betreft het gebruik van die wateroppervlakte. Wat tot dusver mogelijk is geweest tussen zes werfverenigingen moet logischerwijze mogelijk blijven, ondanks het feit dat één dezer werfverenigingen een nieuwe eigenaar heeft gekregen nl. de VOS.

In de vergunningsakte die aan de V.O.S. N.V. afgeleverd werd, is overigens uitdrukkelijk bepaald dat noch de scheepvaart, noch de aanpalende scheepswerven enige ernstige hinder mogen ondervinden tengevolge van de nieuw op te richten installaties.

Mijn departement volgt derhalve de verdere evolutie van deze aangelegenheid van dichtbij, inzonderheid wat de naleving van de voorwaarden betreft.

Voorts zij opgemerkt, dat de nieuwe installatie aan minstens 100 man werk zullen verschaffen, terwijl het feit dat de grote schepen ter plaatse kunnen onderhouden en hersteld worden, de redereijen belangrijke kosten wegens verplaatsing van schepen en bemanning zal besparen.

Nota van de Red.

Wat noemt de Minister ernstige hinder en vooraleer dergelijk antwoord te sturen zou hij beter doen, het kontrakt door de Staat met de scheepsbouwers aangegaan goed te lezen. Daarover zal nog veel gepraat worden.

Onze Minister en zijn departement leven van illusies en hij had veel beter gedaan in het belang van het bedrijf en die nieuwe werf, een derde slipway en een nieuw dok te bouwen om de gronden langs de Koninklijke baan te gelde te maken. De opbrengst van al die gronden zou het grootste gedeelte van de kosten gedekt hebben van het nieuwe dok.

Hier is een zaakje geregeld welke noch de nieuwe werf noch de andere kan ten goede komen en nog veel minder de visserij.

De tussenkomst van het gemeentebestuur in deze aangelegenheid is allesbehalve in het belang van de gemeenschap.

Om de visserij te beoordelen moet ge uw handen kunnen wassen

Een politiek weekblad beklagde er zich vorige week over dat een Nieuwpoorts gemeenteraadslid *incognito* op bezoek was in de visserij aldaar en hij met ogen en handen viskeurde.

Dit blad beklagt er zich over dat de arme duts, die misschien zoekt naar het postje van keurder, achteraf geen kraan vond om zijn handen te wassen.

Het slot van dit artikel is: «Zulke mensen moeten dan met kennis van zaken visserij- en mijnproblemen bespreken en oplossen».

Arme geestesgesteldheid! Als dit gemeenteraadslid slechts slimmer zal worden in visserijproblemen omdat hij vis wil keuren, dan hoeft hij van visserijproblemen niet veel af te kennen om zich daarmee bezig te moeten houden.

Was het niet eerder voor een zootje vis dat hij kwam?

En met dergelijke flauwe praat wordt een blad gevuld.

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

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

ADVERTEERT IN «HET VISSERIJBLAD» UW VAKBLAD

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

WAAROM ?

Ja, waarom veel geld betalen voor dure VLOTTERS ?

Koopt uw vlotters in plastic bij

«S.C.A.P., s.v.

H. BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

Praktisch onverslijtbaar

Grote drijfkracht

UITERST GOEDKOOP : 73,— F

En... ook hier telt de ristourne !

Het mooiste monument van de havenstad

Schoolschip MERCATOR een drijvend museum

Sedert zaterdag 27 mei jl. bezit de handelsmetropool een nieuw monument, dat in zijn genre volkomen uniek is en door vorm en betekenis qua schoonheid met kop en schouders, letterlijk, boven al het andere uitsteekt: de Mercator. Zei Claude Farrère ook niet dat van alle menselijk bouwwerk het schip het meest rationeel schone is en het meest transcendent? En is van alle schepen het zeilschip niet het mooiste?

Het voormalig Belgisch opleidingschip, dat voortaan ieder jaar van Pasen tot eind augustus op de linker Schelde-oever zal gemeerd liggen, is ook om méér dan zijn uiterlijke schoonheid het fraaiste monument van Antwerpen. Bijna 30 jaar lang zijn op de Mercator honderden en honderden uitstekende Belgische zee-officieren gevormd. Kapitein Hayet heeft de waarde van een dergelijke opleiding in één enkele volzin ten voeten uitgetekend: «Het zeilschip eist van allen officieren en matrozen, een intensiteit van roeping, een misprijzen van fisische en morele pijn en een absolute toewijding die van de andere tijd mag genoemd worden!».

Meer dan duizend toeristen hebben tijdens de eerste zondag, volgend op de inhuldiging door Z.K. Hoogheid Prins Albert, het schoolschip Mercator bezocht. Zij allen en de duizenden die na hen kwamen de daarop volgende dagen, hebben het ongetwijfeld ook zo aangevoeld: méér dan welk vaartuig ook, bezit een zeilschip een eigen ziel, een tegelijk freel en hard geboetseerd karakter. De eervolle gedistingeerde rust welke het lot van de Mercator rechtover Antwerpens rede werd, stoelt volkomen in deze gedachte.

De huidige Minister van Landsverdediging de heer P.W. Seghers, aan wie het in hoge mate te danken is dat ons schoolschip niet gesloopt of verkocht werd aan het buitenland getuigde ervan dat het «het symbool van de zeevaartopleiding in ons land is en tevens de idee waarop gans onze maritieme bedrijvigheid is afgestemd».

Toen de Mercator vorig jaar, na ongeveer 28 jaar dienst als Belgisch opleidingschip, in het Willemdok terecht kwam, meenden velen dat het voor de toekomst reddeloos verloren was. Een en veertig reizen zaten er op en in totaal 337.742 zeemijlen wat zo ongeveer overeenkomt met 18 reizen rond de wereld, gemeten op de Evenaar, op zichzelf reeds een opzienbarend record.

In de dagbladen verschenen steeds alarmerende berichten. Het

vergaan van het Duitse schoolschip «Pamir», de ouderdom van ons schoolschip, het feit dat men geen staffersoneel kon houden o.m. in verband met hogere gages in de koopvaardij en dan de eindeloze reeks argumenten pro en contra de zeemansopleiding aan boord van een zeilschip lieten de bevolking in het ongewisse nopens de toekomst van onze fiere Mercator. Minister P.W. Seghers nog toen hij het departement van Verkeer beheerde, stelde onderzoekcommissies samen die uiteenlopende rapporten indienden. Moedig trancheerde de Minister tenslotte heel de kwestie met er op te wijzen dat de ouderdom van de Mercator enerzijds geen economische exploitatie meer toeliet. Daarom besloot de Minister VOORLOPIG af te zien van de zeilopleiding en de kadetten over te hevelen naar speciaal daartoe ingerichte cargoschepen. Na iedere reis van onze kadetten aan boord van voorlopig twee, maar straks drie cargos, moeten aan de Minister van Verkeerswezen rapporten bezorgd worden die hem in staat stellen over drie jaar een definitief besluit te trekken uit de gang van zaken.

Midderwijl besloot de h. Minister de Mercator ter beschikking te stellen van het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda, dat op zijn tiende verjaardag voorzeker geen beter bewijs van vertrouwen mocht ontvangen. Terecht oordeelde de Minister dat de silhouet van het zeilvaartuig in de haven, het uitvoeren van bootoefeningen door leerlingen van de Hogere Zeevaartschool en het eventueel herbergen van de schippersschool aan boord van de Mercator tijdens de wintermaanden een sterke aantrekkingskracht zou blijven uitoefenen op onze jeugd.

Op initiatief van Minister Seghers is gans dat streven tot behoud van de Mercator in zijn propagandawaarde voor de zeevaart in de vaste vorm gegoten, van een vereniging zonder winstoogmerken «Mercator». Het voorzitterschap van deze vereniging wordt waargenomen door de h. Seghers zelf, als ondervoorzitter fungeren de hh. Henry De Vos, ere-directeur-generaal van het Bestuur van het Zee- en Constant Van Marcke van de inter-provinciale stoombootmaatschappij «Flandria» terwijl als schatbewaarder commandant Jules Lejeune namens de Belgische Redersvereniging optreedt. Ook het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege is door zijn voorzitter hoofdwaterschout E. Carlier in de beheerraad vertegenwoordigd.

Het doel van de v.z.w.o. «Mercator» is tweevoudig. In de eerste plaats wil ze zorgen voor de in standhouding van het schip en aan de andere kant wenst ze ook caritatieve aktie te doen in het kader van de scheepvaart, waarbij

zowel de koopvaardij, de visserij als de binnenvaart, begrepen zijn.

Deze twee doelstellingen hebben twee afzonderlijke afdelingen in de schoot van de v.z.w.o. in het leven geroepen: het «Onderhoudsfonds» en het «Fonds Eugène Van Marcke».

Wij mogen aannemen dat onze leden en allen die op de «Mercator» hun opleiding gekregen hebben er zullen aan houden toe te treden tot de v.z.w.o. om aldus daadwerkelijk hun steentje bij te dragen tot het in stand houden van het opleidingschip. De bijdragen der ereleden is op 10.000 F per jaar gesteld, deze der beschermende leden op 5000 F, van de steunende leden op 1000 F en van de werkende leden op 250 F.

De Mercator die altijd een ambassadeur was van onze maritieme prestige en expansie, is deze steun meer dan waard. Welk woelig en vruchtbaar bestaan heeft hij in die nog geen dertig jaar niet gekend, riep de voorzitter van het Nationaal Comité voor de Zeevaartpropaganda uit. «Hij was zijn loopbaan begonnen met een verbluffende loefgierigheid, wanneer hij voor de wind vaarde. De hevige jongen werd een beetje getemd; zijn totale zeiloppervlakte werd met 74 meter verminderd; fokkemast en bezaanmast werden hervormd; en met wat meer diepgang werd hij een fijne vaste zeiler, die, met goede wind van kracht 6 zijn 12 knopen liep.»

In 1956 voer hij met negentien deelnemers in de wedstrijd Torbay-Lissabon. In 1958 nam hij deel aan de tweede wedstrijd Brest-Canarische Eilanden en arriveerde in Las Palmas, met 16 uren voorsprong. Ook in zijn laatste vaarjaar, in 1960 kwam de fiere barkentijn weer als eerste van de 21 zeilvaartuigen aan in de zeilwedstrijd Oslo. Oostende. Vervolgens met zeven deelnemers nam hij in 1960, in het kader van de Hendrik de Zeevaarderherdenkingen, deel aan de rallye in Portugal.

De Mercator heeft echter meer gedaan dan 41 landen en een bezoek aan 54 landen en hij vertegenwoordigt in België meer dan alle en een prijswinnaar in internationale zeilwedstrijden. Effectief heeft hij deelgenomen aan tal van wetenschappelijke opdrachten. Herinneren we maar aan zijn tocht in 1935 naar het meest afgelegen eiland ter wereld, het «Paas-eiland» waarvan hij twee merkwaardige monolieten meebracht voor de Ethnografisch Musea te Brussel en te Parijs. Een dezer stukken woog niet minder dan zes ton. Het jaar daarop voer de barkentijn 1.200 mijlen op de Amazonenstroom tot aan Manaos. En ook datzelfde jaar bracht hij de nederige held van de melaatsen, Pater

Damiaan de Veuster terug naar Belgische bodem. Hoe vaak roemden de wetenschapsmensen de prachtige assistentie van het opleidingschip zijn officieren en bemanning en wie herinnert zich niet meer de oceanografische opmetingen aan de Congokust, die leidden tot het in het net stellen van de eerste Belgische Zeekaart dezer kust.

Talrijke wetenschappelijke opzoeken van de zeebodem, alsmede van biologische aard, werden door de Mercator met veel succes uitgevoerd. Hierover bestaan breedvoerige studies en werken uitgegeven door het Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen in zijn verhandelingen gepubliceerd, in vijf boekdelen, onder de titels «Résultats scientifiques des croisières du navire-école Mercator», en handelend over méér dan vijftig specia nova van visser, week-, en schaaldieren. Door het Koninklijk Museum van Natuurhistorische wetenschappen en andere wetenschappelijke middens werden enkele dezer tot dan niet bekende specimen genaamd naar het schip: «Arius mercatoris»; naar zijn toenmalige kommandant Hr. R. Van de Sande: de Gymnancanthus Vandesandae; en naar de scheepsdokter Hr. Zaslavki: de Epinephelus Zaslavkij.

Onze voorzitter, de h. Carlier, getuigde van het schoolschip terecht dat het voor onze zeeofficieren het symbool was van onze nationale maritieme fierheid en de onderlinge trouwe verbondenheid. Honderden en honderden zeeofficieren hebben als kadet op de Mercator onder het gezag van de commandant Van de Sande en Ghijss gediend.

Ze hebben aan boord van de Mercator op ruwe zeeën fatsoenlijk leren zeebenen krijgen, ze hebben gezwoegd en gezweeft en er het echte ABC van het vak geleerd. Ze zijn altijd teruggekeerd als mannen met eelten in de vuisten en een kinderlijke, ontroerende eerbied voor dit fiere zeilschip.

Bezoekt, vrienden dit levend gedicht van ons maritiem verleden. Loopt nog eens met uw familie voorbij de oude souvenirs: het nationale wapenschild aan de bezaanmast, de bronzen klok die door de burgemeester Camiel Huysmans in 1933 werd geschonken, de medaille van Adrien de Gerlache en de herinneringsmedaille van de twee wereldoorlogen. Laat uw ogen nog eens rusten op het mooie glasraam gewijd aan Gerard Kremer, de wapens van Antwerpen, het officiële certificaat van de overbrenging van Pater Damiaan en de boegsprietfiguur van het vastliggend schoolschip «Comte de Smet de Naeyer». En herleef die oude vervlogen dagen dat ge nog diende, letterlijk en figuurlijk, op dit statige schip.

Inwendig gemerkte vis in vismijn te Oostende

Gemerkt door het Visserijlaboratorium te Lowestoft

Enkele tijd geleden kocht vis-handelaar Lombaert, uit Oostende een hoeveelheid roggen. De roggen kwamen in het pakhuis in de vismijn terecht waar ze onmiddellijk gekuist werden. Het was tijdens het kuisen dat een der werklieden van de heer Lombaert uit de ingewanden van de vis en meer bepaald uit de maag, een merkteken haalde. Dit teken droeg het nummer EH.8425. De h Lombaert stelde een nader onderzoek in en kwam zo te weten dat deze rog gevangen was door een Oostendse trawler op 24 juni op de visgronden van Beachy Head, ongeveer halverwege tussen Isle of Wight

en Dover op ongeveer 40 mijl buiten de Britse kust. Zoals op het plaatje verzocht werd, stuurde de heer Lombaert dit naar het vermelde adres, nl. «The Local Fisheries Office of Fisheries Laboratory» in Lowestoft. Hij deelde tevens mede aan de vermelde instelling dat de beloning ten bedrage van 5 shilling toekwam aan de visbewerker die de bedoelde rog gekuist had en het merkteken gevonden had.

Hij vroeg tevens nadere inlichtingen nopens de juiste datum en plaats van het merken van de rog. Hij was terecht de mening toegedaan dat dergelijke zaken ook ons

zeevisserij-instituut kunnen interesseren.

De h Lombaert kreeg enkele tijd later een antwoord van het Laboratorium te Lowestoft die het volgende mededeelde: deze wijze van merken van deze rog was zuiver eksperimenteel. Normaal worden de vissen aan de buitenkant gemerkt maar precies ter deze gelegenheid werden een zeer beperkte hoeveelheid vissen binnenin gemerkt. Het hoofddoel van deze eerder ongewone doenwijze was na te gaan welke van de beide methodes het grootste aantal antwoorden zou opleveren. Tot op heden echter kon nog geen definitieve konklusie getrokken worden.

Deze rog, die het ongeluk had in de pakhuizen van de h Lombaert terecht te komen, was gemerkt op 26 juli 1960 en te water gelaten door het opzoekingsvaartuig Plattessa in een positie 52°56' N en 1°53' E (nabij Haisborough Sands) op ongeveer 17 vadem diepte.

Het Britse opzoekingslaboratorium heeft zich in verbinding gesteld met het Belgisch Visserij-Instituut te Oostende en hen gevraagd een vergoeding van 35 F uit te betalen aan de h Lombaert die zoals hij beloofd had, dit bedrag overmaakte aan zijn knecht.

WAAROM DE VIS GEMERKT WORDT

Samen met het antwoord op zijn schrijven kreeg de h Lombaert tevens een uitvoerige uiteenzetting nopens het belang van het merken van één of andere vissoort. Wij hebben het nuttig geacht hier even wat nader op in te gaan.

Het merken van vissen bestaat in eksperimenten die uitgevoerd worden op de voornaamste vissoorten in de wateren van het Noordelijke gedeelte van Spitsbergen en de Mourmansk kusten tot het Kanaal en de Ierse zee. Samen met de haring kunnen nog zes andere soorten vis voorzien van een merk, teken in de netten van om het even welke trawler terecht komen. Deze vissoorten zijn: kabeljauw, schelvis, stokvis, wijting, platvis en tong.

De zee is inderdaad niet die onuitputtelijke bron waarvoor zij door velen wel eens aangezien wordt.

Alle mogelijke middelen dienen aangewend te worden om de huidige visstapels te beschermen en een goede visvangst voor de toekomst te verzekeren. Het instandhouden van de visstapel komt neer op het hoe en het in welke mate de visserijbedrijvigheid gecontroleerd dient te worden, zowel voor wat betreft de maaswijdten als het sluiten van bepaalde gronden op beperkte tijden van het jaar. Dit is eveneens het hoofddoel van de opzoekingslaboratoria in Engeland.

Het merken van vis zal aantonen welke invloed de visserijbedrijvigheid heeft op de visstapel en bovenal welke hoeveelheid van elke vissoort wordt gevangen gedurende elk jaar.

Het ligt voor de hand dat, hoe groter de thans gevangen hoeveelheid is, hoe kleiner de kansen zijn voor de aanwezigheid van goede vis in de nabije toekomst. Dit probleem kan beantwoord worden door het opnieuw te water laten van een welbepaalde hoeveelheid

vis en achteraf zien hoeveel er opnieuw in de netten verzeild geraakt. Worden de gemerkte vissoorten die gevangen worden nu echter niet teruggestuurd aan het adres van een of ander laboratorium, dan zullen deze instellingen logischerwijze de gevolgtrekking maken dat de visserij op deze of gene vissoort eerder gering beoefend wordt. Het is dan ook van het allergrootste belang dat ieder gemerkte vis naar het aangewezen adres opgestuurd wordt. De invloeden, of deze nu goed of slecht zijn, van het sluiten van bepaalde visgronden kan enkel aangetoond worden hoe de vis zich doorheen de zeeën beweegt en hoe snel deze beweging is. Ook hierin speelt het merken van de vis een zeer belangrijke rol.

De laboratoria geven er zich rekenschap van dat het voor de vissers zeer moeilijk is en dan meer bepaald voor precies één vis, zich de juiste datum en plaats te herinneren waar de vis gevangen werd. Mocht het echter voorvallen dat er een gemerkte vis in de netten voorkomt dan dient deze onmiddellijk terzijde gelegd te worden. Laat het merkteken aan de vis en houdt deze in de mate van het mogelijke afzonderlijk van de andere vangsten. Van zodra de vis aan land wordt gebracht, dient deze overgebracht naar een van de bevoegde diensten langsheen de kade, of in ons geval naar het waterschoutsbuurt.

Als gemerkte vissen teruggestuurd worden aan de Laboratoria, dan kunnen de deskundigen zien hoeveel de betrokken vis gegroeid is sedert wanneer zij gemerkt werd, en ook de verschillende groeistadia vaststellen op de verschillende visgronden. Al deze inlichtingen zullen de geleenden helpen bij het uitvoeren van hun zeer moeilijke taak, een taak die volledig ten dienste van de visserij staat en voor een groot gedeelte beslist over het heden en de toekomst. — B

HOE ZEKERE VAKBONDEN DE VISSERIJ VERDEDIGEN

Een politiek weekblad gaf vorige week een paar raadgevingen aan de vissers.

Deze raadgevingen geven we hieronder weer. Deze artikels luiden:

VISSERS, AANDACHT BIJ HET AFMONSTEREN

In de laatste tijd hebben wij moeten vaststellen dat vissers welke om de een of andere reden afmonsteren en niet meer in zee zullen gaan met hun vaartuig, verwaarlozen om ten gepaste tijd hun uitrusting van boord te halen.

Ten einde moeilijkheden te vermijden doen wij een dringende oproep tot vissers welke afmonsteren hun uitrusting liefst nog dezelfde dag van het schip te halen. Best is het nog de uitrusting van boord te halen vooraleer men afgemonsterd is. Langs de andere zijde is het beter slechts de uitrusting aan boord te doen van een ander vaartuig nadat men afgemonsterd is.

Wij geven onze vissers deze raad teneinde moeilijkheden te vermijden indien hun een ongeval moest overkomen bij het van boord halen of aan boord doen van hun gerief.

VISSERS, SLACHTOFFER VAN EEN ARBEIDSONGEVAL

Wij hebben moeten vaststellen dat vissers welke het slachtoffer geweest zijn van een arbeidsongeval met blijvende werkonbekwaamheid hun akkoord betuigen over het percentage werkonbekwaamheid vooraleer hun vakbond te raadplegen.

Dit is een fout, inderdaad bij eventuele betwistingen na het getekend akkoord kan niets meer gedaan worden.

Wij geven de vissers dan ook de raad bij ieder arbeidsongeval, en speciaal bij deze met blijvende werkonbekwaamheid, hun vakbond te raadplegen.

Nota der Redactie :

De moeilijkheden waarop men wijst zijn deze van vissers die, eens aan wal eerst enkele glazen bier gaan drinken en vele uren later met een stuk in hun kraag aan boord hun uitrusting willen gaan halen of zelfs 's anderendaags in dezelfde toestand na het bezoek van café's.

Het gevolg daarvan is, dat ze soms een val doen en dit veelal als werkongeval doen doorgaan om in die schone dagen van de ongevalenkas te kunnen genieten, die uitsluitend door de reders onderhouden wordt.

Deze syndikaten zijn er dan de eersten bij om niet de wet te zien toe passen naar de geest en de letter, maar op een wijze dat al deze ongevalletjes geregeld worden.

In de laatste tijden zijn er talrijke misbruiken van dien aard omdat het waterschoutsbuurt geen aangiften onderzoekt en de syndikaten bij het invullen van aangiften, het zo trachten te doen opstellen, dat er van ongeval door dronkenschap en andere geen sprake kan zijn.

Hetzelfde geldt voor de betwistingen inzake het toegekend procent voor arbeidsongeschiktheid.

Zelfs als de visser akkoord gaat met het toegekend procent, dan raden de syndikaten hen aan eerst bij hen te komen vooraleer te tekenen, alsof de dokters van de ongevalenkas niet ernstig zijn en de syndikaten wel!

Van het omgekeerde, om leden te ronselen, kunnen boekdelen geschreven worden.

In de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij wordt veel te weinig aandacht besteed aan de talrijke aangiften, waarvan de inhouden in veel gevallen niet stroken met de werkelijkheid, alleen omdat bepaalde syndikaten steeds de jacht naar leden en niet het juiste voorop stellen en de leden (vissers) eerst... hen moeten raadplegen om te horen wat ze moeten zeggen.

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

Data der examens

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958 worden de data van de examens tot verwerving van de brevetten en diploma's in de koopvaardij en de zeevisserij vastgesteld als volgt:

Hogere Zeevaartschool Antwerpen.

Op 11 september 1961: Examen van aspirant-officier ter lange omvaart.

Op 18 september 1961:

- Examen van officier-werktuigkundige 2e klas;
- Examen van officier-elektricien
- Examen van officier-werktuigkundige 3e klasse;

Zeevaartschool Oostende.

Op 14 september 1961

- Examen van aspirant-officier ter kustvaart;
- Examen van eerste-luitenant ter kustvaart;
- Examen van kapiten ter kustvaart;

Op 2 oktober 1961:

Examen voor scheepsleerjongen.

DE WRAAK VAN DE DRENKELING

Het gebeurde eens, kort na de oorlog van 1914-18, dat de bemanning van een oude sloep tijdens een reis een lijk oppikte. De drenkeling werd op het dek onderzocht, op de plaats waar de netten gewoonlijk geleidigd werden. De verdronken man was geen visser, doch eerder een rijke passagier van een groot stoomschip, dat op een mijn gelopen was of zo iets. De zee was toenmaal overal nog met drijvende mijnen bezaaid. Het lijk kon nog niet lang op het water gedobberd hebben, want het had bijna alle kleren behouden. Op het ondervest blonk een zware gouden horlogeketen.

Aan de pink prijkte een ring met een prachtige steen. Geen trouwring en ook geen geld op zak. Ook de portefeuille ontbrak, zodat de identiteit onmogelijk aan de hand van een pas of enig beschreven of gedrukt papier kon opgemaakt worden. De reis was pas begonnen en zou tenminste nog een grote week duren. Er kon dus geen sprake zijn het lijk al die tijd aan boord

Aanvoer achterstand bijna ingelopen

De stand van zaken na zeven maanden garnaalvisserij in 1961 is zo dat de achterstand in de aanvoer die na een half jaar meer dan 50 % bedroeg in één maand tijdsweer bijna werd rechtgezet. Inderdaad waar vorige maand nog 21 ton minder werd gebracht is dit verschil thans teruggebracht tot 6 ton. De achterstand in de opbrengst is nog groot, al is ook hier een aanzienlijk stuk van de achterstand afgeknaagd geworden.

Het aantal vangsten blijft nog altijd veel kleiner dan in 1960 en zo zien we dan dat vorig jaar reeds 2069 vangsten werden verkocht tegen nu 1264. De totale aanvoer verminderde van 66851 kg naar 60894 kg. De gemiddelde prijs per kilo na zeven maand is gedaald van 52.05 F naar 47.52 F terwijl de vangst per schip steeg van 32 naar 48 kilo. Grotere vangsten en kleiner aantal schepen waren van aard om de opbrengsten per schip te doen toenemen van 1682 naar 2289 F.

BESLUIT

Waren de resultaten in de maand juli voor de garnaalvisserij gunstig en zelfs veel beter dan verleden jaar dan mogen we toch niet uit het oog verliezen dat een vergelijking met verleden jaar eigenlijk een slechte waardemeter is. Het jaar 1960 is voor de garnaalvisserij inderdaad één der slechtste jaren geweest die we ooit gekend hebben. Als het nu dus iets beter begint te worden moet dat nog geen reden zijn om te denken dat alles gewonnen is en er hopen geld verdiend worden.

Als het echter voortgaat zoals thans dan bestaat de mogelijkheid dat er voor de kustvisserij betere tijden gaan aanbreken. We moeten het hen niet benijden.

te houden. Ook niet om terug naar de haven te stevenen. Dan maar de drenkeling in een zeil genaaid en opnieuw in zee geworpen. De zware ketting en de gouden ring zouden ze aan de waterschout geven....

— Allee, mannen.... klaar?... Heisa, hoep.... Eén en één is twee, en één is drie.... En daar ging het griezelige pak over boord.... Plettch!....

De eerste dag werd er om zo te zeggen niet over de keten en de ring gesproken. De tweede dag gisten de mannen over de mogelijke waarde van de juwelen? De derde dag vroeg iemand benieuwd: «maar wat gebeurt er verder met die dingen?». Er werd hem verzekerd dat een onderzoek naar de familie zou geopend worden en dat, in geval deze opzoekingen geen uitslag zouden opleveren, de juwelen aan de bemanning zouden toebehoren....

— «En hoe lang duurt gewoonlijk zulk onderzoek?», vroeg de achterdochtige visser.

— «Toe in 't joar nul», snauwde de schipper hem verveeld toe.

Dat was nu eenmaal een antwoord en geen antwoord, oordeelde de nieuwsgierige en hij zuchtte onvoldaan: «'t is jammer voor ons....».

— «Ja, 't is jammer....» beaamden een paar vrienden.

De vierde dag werd opnieuw niet meer over het goud gesproken, maar des te meer vervulde de obsessie van de «poenke» de vissers onophoudend. De volgende dagen werd er geheimzinnig gefluisterd onder de bemanning, telkens ze met een paar aan hetzelfde werk onledig waren. Natuurlijk zag de schipper het spel en raadde maar al te wel waarover het ging. Hij gebarde echter niets te zien, noch te horen.

Eindelijk kwam het eruit: «Waarom zouden wij deze juwelen aan de schout afgeven? Zij konden immers alleen dit buitenkansje beter gebruiken dan wie ook. Te meer, daar het er in de laatste tijden, eerder flauwtjes aan toe ging in de visserij....»

En nog veel vijven en zessen....

— «Ja-moa, ja-moa, ja-moa....» weerde de stuurman zonder grote overtuiging.

— «Moa nateurlijk» zouden allen zwijgen als een graf. Ze waren immers geen kinderen meer. En allen zwoeren op hun zielezaligheid «noois-jamais» de bek daarover te roeren. Ze sloegen daarop een kruis en spuwden, zoals naar gewoonte, op de grond om hun eed te bevestigen.

Na de terugkomst werden de juwelen verkocht te.... Brugge en de «poenke» verdeeld in zes parten: twee voor de schipper en één voor elk lid der bemanning. Er was gelukkig geen «joengen» aan boord....

Het was juist de week voor Pasen. De week zou, zoals altijd, benuttigd worden om de sloep te kalifaten, te teren en te kuisen. Het dek

werd tenslotte duchtig geschrobd en geboend.

— «Kiekt e kèr hier, Louw, die plekke goa nonde.... ni uutt!». Inderdaad, op de plaats waar het lijk gelegen had, waren de planken donkerbruin, alsof.... enfin.... neen, dat hadden ze nog nooit bemerkt.

— «Allee, allee.... truntekoesse, ziedd e kè zoe onnozel ni...., pakt e bitje zèèpe», schold de stuurman.

Doch de mannen hadden goed te «zèèpen» en te schrobben, de mangelvlek bleef koppig donkerbruin en tarte dreigend de vissers.

DE DELTAWERKEN EN DE INVLOED OP HET WATERREGIME DER ZEESCHELDE EN LANGS ONZE KUST

Met betrekking tot de mogelijke weerslag van de Deltawerken op het waterregime van de Zeeschelde en langs de kuststrook, heeft de minister van Openbare Werken medegedeeld dat de berekeningen door de technici van zijn departement uitgevoerd, aangetoond hebben dat de karakteristieken van een gemiddeld theoretisch getijde quasi geen wijzigingen ondergaan aan de monding van de Schelde, onder invloed van de uitvoering der Deltawerken.

De berekeningen van de veranderingen na de uitvoering dezer werken en onder invloed van de wind zijn nog niet beëindigd doch de eerste proefberekeningen laten veronderstellen dat geen grondige wijzigingen te verwachten zijn. Het zou echter voorbarig zijn zich hierover nu reeds uit te spreken.

Volgens het door het bevoegd bestuur vastgestelde programma moest een totaal krediet van 1.200 miljoen frank voorzien worden, verdeeld over tien jaar. De geplande werken omvatten niet alleen het verzwaren en ophogen der dijken, maar eveneens de werken tot het normaliseren van de Zeeschelde en haar aan getijde onderhevige bijrivieren. Een programma wordt thans uitgewerkt voor een systematische uitvoering der werken, rekening houdend met de aard van dringende der verschillende versterkingswerken. Voor de even gemelde werken is een krediet van 10.000.000 F uitgetrokken op het begrotingsontwerp voor 1961.

Wie goed ingewijd is omtrent deze toestand en deze van de watergetijden, zal moeten bekennen dat onze technici best doen zeer voorzichtig te zijn met hun besluiten.

Het is een feit dat de zee opnieuw tracht een gedeelte van het verloren terrein op het land terug te winnen. Wij menen te weten dat de getijden, welke gedurende 50 jaar zich meer en meer van het land verwijderden, nu het verloren terrein trachten terug te winnen.

Daarenboven is het aangewezen op gans onze kust voorzorgsmaatregelen te nemen, daar de uitwerking van de Deltaplannen zich onvermijdelijk op bepaalde gedeelten van onze kust best zullen doen voelen.

Het koude zweet parelde in dikke druppels op hun voorhoofd.

— «Loaten drogen!.... 't goa weg-treken mid de drogte!....» verzekerde de schipper. Helaas, het drogen trok de vlek niet weg. Toen de mannen naar huis gekeerd waren, trachtte de stuurman de vlek weg te schaven. Niets hielp: de vlek bleef er halsstarrig donkerbruin en zo groot als een mensenlichaam....

Het zal je wellicht niet verwonderen, als ik u vertel dat de bemanning weigerde nog te varen op deze... «oede kloeffe van e sloepe».

Werd het zaakje toch uitgelekt, of was het te wijten aan allerlei griezelige veronderstellingen, die al gauw de ronde deden betreffende het schip? Ik weet het niet. Doch een nieuwe 5-koppige bemanning was er niet te vinden. De oude sloep lag maanden en maanden aan de ketting. Tot ze op zekere morgen gesleept werd om onttakeld te worden....

Het lijk had zich gewroken....
(Naar Ary Sleeks)

VISSERIJ-NIEUWS UIT HET BUITENLAND

DUITSLAND

Sterke ontwikkeling in de diepvries-industrie

Volgens inlichtingen verstrekt door het Verbond van de Duitse Hoogzeeverij, werd in 1957, 1762 ton diepbevroren vis aan boord geproduceerd, tegen 2.500 ton in 1960. In het lopende jaar wordt de produktie geraamd op 8.000 tot 10.000 ton. Daarenboven bedroeg de produktie van bevroren vis, verwerkt in de nijverheden in 1958, 14.300 ton, in 1959, 15.000. Dit jaar zullen de landelijke diepvriesinstellingen een produktie verwezenlijken van 16.000 ton.

Hulpverlening beperkt tot de hoogzeeverij?

Volgens niet-officiële inlichtingen zal de Bondsregering haar geplande hulpverlening tot de Hoogzeeverij beperken. Vermelden wij o.m., slooppremies als premies en kredietverlening teneinde de investering in nieuwe vissersvaartuigen aan te moedigen.

Rentabiliteit in de hoogzeeverij

In het verslag over de Duitse Zeevisserij, welke voorgelegd werd aan de Bondsregering, werd o.a. vastgesteld, dat in 1957, 85 % en in 1958, 50 % van de rederijen geen bedrijfswinsten overlieten. De schulden op middelmatig en op lang termijn belopen heden ongeveer 150 miljoen Duitse Marken, waarvan 127 miljoen bij middel van de vrije kapitaalmarkt en 23 miljoen uit openbare instellingen werden gefinancierd. Sedert de fiskale en monetaire hervorming werden in het totaal 420 miljoen D.M. in de visserij geïnvesteerd.

MARKT IJMUIDEN

De totale aanvoer van vis in IJmuiden heeft in de afgelopen periode 31250 kisten vis bedragen. De grootste portie van de aanvoer werd in beslag genomen door de haring met 9.696 kisten, en traditie getrouw was makreel samen met haring de belangrijkste vis, kwantitatief gezien dan altijd.

Van makreel verschenen er namelijk in IJmuiden 7.077 kisten aan de markt.

Op eerbiedige afstand volgden schol met 3467 kisten en tong en tarbot leverden een ongeveer even groot aandeel met 3126 kisten. Van schelvis waren er 2438 kisten, van kabeljauw 2259 kisten. 1774 kisten bevatten wijting, en slechts 36 koolvis.

Tong was goed aan de prijs in deze periode. Slechts even kwamen de duurste kwaliteiten beneden een maximumprijs van f.6. De slips deden het met f.2.20 kalmer aan. Schol was vooral donderdag duur, toen voor de beste kwaliteit

leefst f.70 werd neergeteld. Maar veel zakte het niveau daarna niet, al kwam de prijs woensdag niet boven f.60. De grootste schollen bleken niet de duurste te zijn. Ook schelvis was donderdag het meest prijshoudend, maar na een diepe inzinking onmiddellijk daarna ging het snel weer bergopwaarts, zodat woensdag de prijs al weer tot f.62 was genaderd.

Kabeljauw, donderdag erg duur, was woensdag na een inzinking nog duurder dan tong. De gemiddelde prijs wijst nog sterker op de stijging van de topprijzen. Bij wijting valt een flinke stijging op woensdag te melden. Makreel bleef konstant, haring ook vrijwel.

Aanvoeren en besommingen :

DINSDAG : Aanvoer 3050 kisten waarvan 94 tong en tarbot, 3 heilbot, 11 tongschar en schartong, 86 schol, 1 schar, 803 haring, 1138 makreel, 323 schelvis, 238 wijting, 263 kabeljauw en gul, 5 leng, 40 haai, 3 ham, 3 poon, 7 koolvis, 35 diversen.

Besommingen : IJ.46 f.8460 ; SCH.117 f.10.500 ; SCH.153 f.8.170 ; VL.142 f.16.500 ; VL.7 f.3.300.

WOENSDAG : Aanvoer 3440 kisten waarvan 212 tong en tarbot, 1 heilbot, 322 schol, 6 schar, 5 bot, 16 haring, 849 makreel, 150 schelvis

187 wijting, 48 kabeljauw en gul, 2 haai, 2 poon, 37 diversen.
Besommingen : HD.79 f.12.950 ; KW.87 f.8770 ; IJM.54 f.7950.

Brief uit Yerseke

Nr 836

YERSEKE 5-8-'61

KREEFTENVANGSTEN

STEDS DALENDE

In ons streekblad lezen we dat ook nu weer het kreeftenseizoen minder opleverde voor de Zeeuwse vissers dan dat van vorig jaar. Volgens de laatste officiële cijfers was de totale aanvoer ongeveer een derde minder dan toen. Ook de weervisserijen in het oostelijk deel der Ooster-Schelde gaven opbrengsten die ver beneden de verwachtingen bleven. In bepaalde perioden was de vangst van ansjovis (voorheen) het visje dat de zaak goedmaken kon (en moest) nog geen tiende tiende deel van vorig jaar. We vragen ons af hoelang

nog de vissers (vooral te Bergen op Zoom en te Tholen woonachtig) zullen kunnen voortgaan met het uitzetten van de dure weren. En we vragen ons af zou weer- en kreeftenvisserij het eerst schadelijke gevolgen hebben van de Delta-werken ? In dit verband denken we ook aan het verschijnsel waargenomen bij de broedaanslag op pannen en schelpen ? Er is op de eerst-uitgelegde pannen en uitgezaaide schelpen een grote hoeveelheid aanslag waargenomen. Maar nu blijkt dat veel van het jonge broed reeds is afgestorven en nog veel een kleur heeft die doet vreten dat nog meer (heel) kleine oesters een vroegtijdig einde vinden zullen.

Dit is te meer jammer omdat na de eerste grote val het weer dermate ongunstig was voor latere aanslag dat hieromtrent volgens de laatste bulletins weinig goeds meer te wachten is. De watertemperatuur is gedaald tot 18 graden en de larven tellen in honderd liter water gaan de 200 niet meer te boven.

Bovendien zijn het vrijwel allemaal jonge larven. Grote en rijpe larven zijn zeer schaars. Geen beste vooruitzichten dus. De groei van de consumptie-oesters is nog zeer gering. Dat die (tot nu toe althans) slechte groei van invloed zal zijn bij het vaststellen van prijzen en gewichten die toch (betrekkelijk) binnenkort moet plaats hebben gezien begin september weer zal worden begonnen met de verzending van Portugese oesters die zullen worden ingevoerd en worden uitgezaaid op verschillende plaatsen in de Zeeuwse stromen zal niet (meer) per schip maar per auto geschieden. Een eerste zending die veel juist in de hete week van ongeveer een maand geleden en per schip geschiedde kwam in niet al te beste kondities aan zodat moet gevreesd worden dat een niet onbelangrijk percentage wel de zaai-grond maar niet het inpakvat zal halen. Dus van het oesterfront weinig goed nieuws.

In de mosselsektor gaat het met de afzet goed en ligt het uitvoercijfer nog al wat hoger dan vorig jaar zelfs als men de weken die nu vroeger werd begonnen er niet bij rekent. Ze zijn dan ook van prima kwaliteit. En dat doet veel !

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

	8-8-1961	9-8-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	5.80- 5.50	6.50- 5.60
3/4 tongen — 3/4 sole	4.10- 4.—	5.20- 4.20
Bloktongen — Sole moyenne	4.— 3.70	4.60- 4.20
Voor-kleine — Petite	3.— 2.50	3.40- 3.—
Kleine — Toute petite	2.50- 2.20	3.— 2.20
Tarbot groot — Turbot, gros	4.20- 3.40	4.20- 3.70
Middel — Moyenne	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....
Grote iek — Grosse	60.—	.....
Kleine iek — Petite	65.—	60.—
Iek 3e slag — 3e sorte	54.—16.—	55.—22.—
Platjes — Toute petite	51.—	56.—46.—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	56.—12.—	62.—25.—
Middel — Moyen	50.—12.—	50.—39.—
Kleine — Petit	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	20.—	27.—
Kabeljauw — Cabillaud	120.—44.—	150.—76.—
Gullen — Petit cabillaud	45.—25.—	60.—36.—
Hozemondhamme — Baudroie	146.—	.....
Wijting — Merlan	27.—	40.—22.—
Schar — Limande	20.—	20.—25.—
Steenhol — Sole limande	84.—65.—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	17.60- 8.60	17.60- 8.—
Makreel — Maquereau	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....
Schaat -- Flotte	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....
Leng — Lingue	36.—35.—	.....
Schartong — Cardine	46.—	.....
Volle haring — Hareng	24.80-11.—	30.—13.40
IJle haring — Hareng guai	.....	.....
Haringshaai — Latour	32.—26.—	33.—
Steenhol — Tacaud	.....	.....
Heilbot — Flétan	4.40- 4.—	4.80
Koolvis — Colin	56.—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	30.—	56.—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....
Bot	.....	18.—17.—
Mol	.....	.....
Zalm	6.—	7.—

PUBLICITEIT

IN

HET

VISSERIJBLAD

DOET

UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

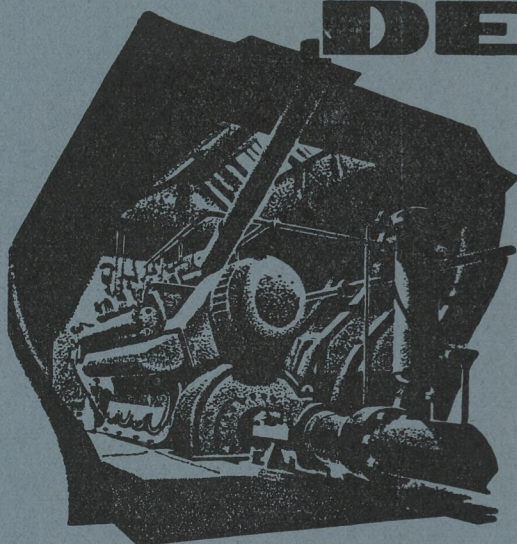
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



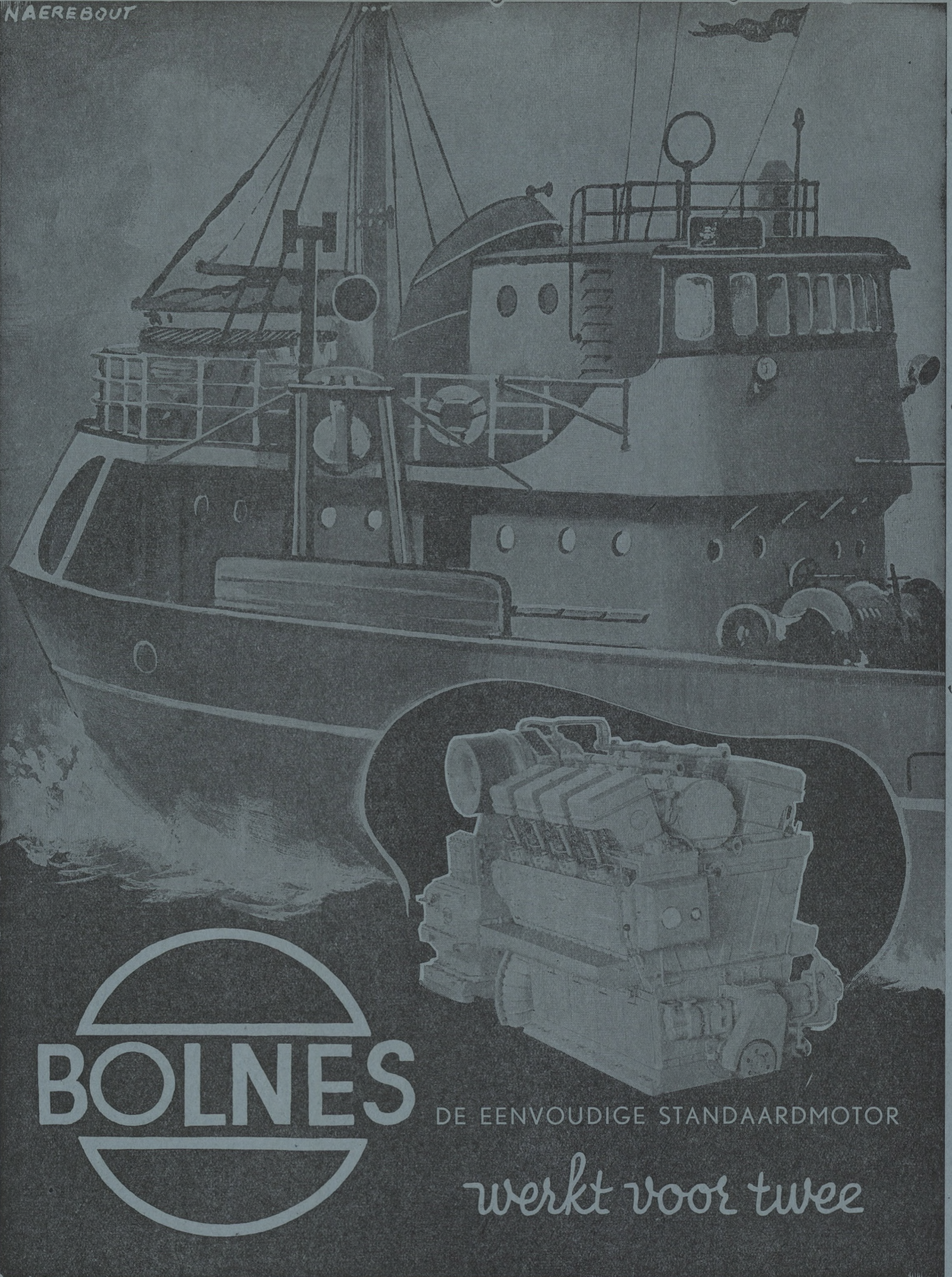
DEUTZ

Diesel-
SCHEEPS-
MOTOREN

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Inrichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78