

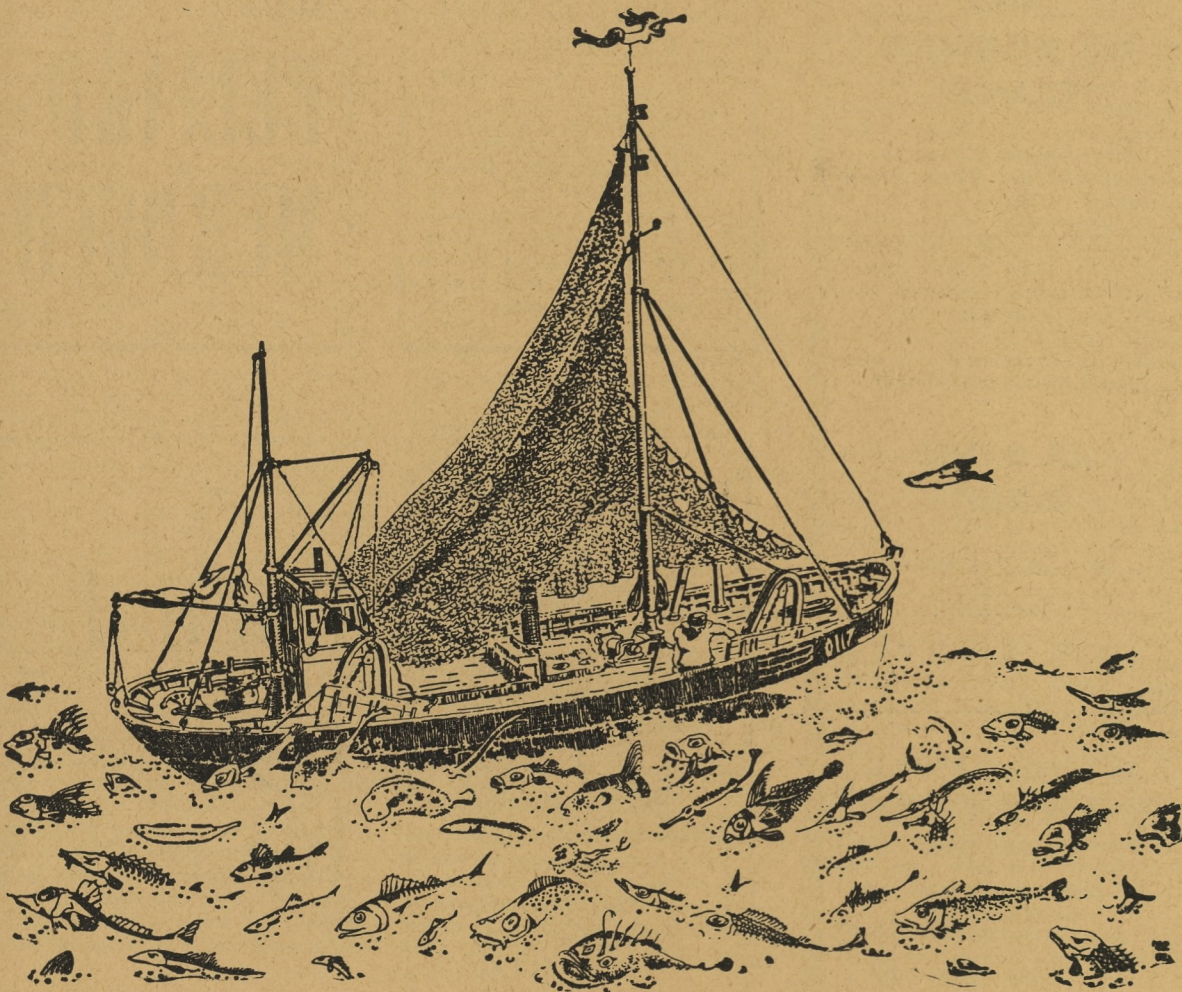
31e JAARGANG — nr 6 — VRIJDAG 8 FEBRUARI 1963
PRIJS : 5 FRANK

HET V

VAKBLAD VOOR :

REDERS — VISSERS — NIJVERAARS EN HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF — VERSCHIJNT ELKE V R I J D A G —

I S S E R I J B L A D



CASINO-

Kursaal OSTENDE

NIGHT-CLUB

„LA CHAMPAGNE”

Zaterdag 9 en
zondag 10 februari
van 22 uur af.

Zondag 10 februari
van 16 tot 19 uur.

ANDRE GELY

MERINO COSTA
en zijn orkest

FRANZ ANDRE
piano

Inlichtingen :

Casino-Kursaal Oostende
Tel. (059) 751.11.

KONINKLIJKE SCHOUWBURG OOSTENDE

Vrijdag 8 februari te 20 uur
Jeugdmatinee te 15 uur :

Onder de auspiciën van de
„Vriendenkring van het
Nederlands Toneel”

De „Koninklijke Nederlandse
Schouwburg” stelt voor :

„HET DAGBOEK VAN ANNE FRANK”

van A. Hackett en
F. Goodrich

PLAATSEN :
60 - 50 - 40 en 30 F.
JEUGDMATINEE : 20 F

Zondag 10 februari
te 20 uur :

De „Productions G. Herbert
stellen voor :

„LA FOIRE D'EMPOIGNE”

van Jean Anouilh.
Met PAUL MEURISSE.

Enscenering :

Jean Anouilh en
Roland Pietri.

PLAATSEN :
160 - 110 en 80 F.

Dinsdag 12 februari
te 14 u. 30

„Ontdek de wereld”-vertoning
Schoolcyclus.

„BALI, HET GELUKKIGE EILAND”

door Jacques Chegaray.
OUDERS : 20 F .

Maandag 18 februari
te 20 uur

Conferentie
„Exploration du Monde”

„LA DANSE RUSSE”

door P. Van Heddegem.

PLAATSEN :
60 - 50 - 40 en 30 F

Inlichtingen en lokatie :

Kon. Schouwburg Oostende

Tel. (059) 713.22

(van 10 tot 13 u. en
van 16 tot 19 u.)

(5283W-212N-3057V)

Kleine Aankondigingen

HOUTEN VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Gebouwd in 1946 — motor A.B.C.
135/250 PK — steeds varende.
Zich wenden bureel blad. (3039V)

TE KOOP Twee moderne KOTTERS

geschikt voor de IJslandvisserij.
Te bevragen : H. ZWART, IJmuiden.
(3041V)



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON

Privé : 540.06

Magazijn : 541 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land
(2182V)

WEGENS OUDERDOM

BLOEIENDE VISHANDEL OVER TE NEMEN

Z.w. Poissonerie Nord-Est,
Rue le Corrège, 45,
Brussel
Tel. (02) 33.16.08
(3056V)

Voor

nieuwbouw

en

herstellingen

van

schepen

N.V.

BELIARD-
MURDOCH

2049 V

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

HET VISSERIJBLAD

WIE DOET WAT ?

Prachtig initiatief van de Kursaal Directie te Oostende en Rederscentrale met medewerking van alle kanten

Verleden week vrijdag werden reeds de koppen bijeen gestoken in de Rederscentrale om te overwegen of geen aktie kon op touw gezet worden tot hulpverlening onder het motto van «WIE DOET WAT» gelanceerd door de Vlaamse Televisie.

Het is immers een algemeen bekend feit dat grote hoeveelheden vis moeten opgevangen worden en dat de afzet langs de gewone afzetkanalen moeilijkheden kent ingevolge de bijzondere weersomstandigheden.

Anderzijds was er het bewustzijn dat in de barre wintertijd hulp moest geboden worden aan de noodlijdenden.

De gedachten welke voorop gezet werden op het einde van verleden week, kregen vaste vorm in de loop van zaterdag, meer inzonder omdat alsdan de heer De Ramée, uitbater van het Kursaal te Oostende zijn financiële steun had verzekerd ten belope van 10.000 F voor het dekken van een gedeelte van de onkosten, gemoeid met het gratis uitdelen van vis aan de behoeftige gezinnen. Verder was er reeds een toezegging van de Cooperatieve verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» en de rederscoöperatieve «SCAP» onder leiding van de heer Vandenberghe om eveneens hun steentje bij te dragen in de hulpaktie.

Zondagnamiddag werd het personeel van de Rederscentrale bijeen getrommeld en elkeen stelde zich zonder vergoeding ter beschikking van deze aktie met het vaste voornemen zulks tot een goed einde te brengen. «Voor een aktie in solidaire geest en onder impuls van de nood te lenigen waar behoefte is, tellen geen uren»

is de slogan van het personeel van de handelsafdeling Rederscentrale.

Het idee was al de noodlijdende gezinnen langs de plaatselijke commissies van Openbare Onderstand, twee maal per week gratis vis te geven te Oostende, Stene, Bredene, Zeebrugge, Heist, Blankenberge en Nieuwpoort. Na een eerste bedeling op dinsdag is deze aktie reeds uitgebreid tot Lombardsijde, Middelerke en Brugge. Uitbreiding tot andere gemeenten langs de kust, wordt voorzien en de aktie zal verder doorgezet worden zolang de ellende zal blijven bestaan ingevolge de barre winter ?

Een coördinatie tussen de verschillende takken van de zeevisserij bleek noodzakelijk zodat beroep gedaan werd op enkele groothandelaars, nl. de firma Constandt Gekiere en Pêcheries, in afwachting dat het Verbond der groothandelaars in vergadering zal bijegekomen zijn om een gezamenlijk standpunt in te nemen. Op de groothandel diende immers beroep gedaan om de vis te kuisen en in te pakken.

Teneinde de versheid van de eventueel te bewaren vis te waarborgen, werd beroep gedaan op de «Froid Industriel» en de Frigorifères du Littoral voor het opslaan van hoeveelheden in de koelkamer. Deze firma's verleenden hun volledige medewerking en stelden eveneens vervoer ter beschikking. Verder werd reeds vervoer toegezegd vanwege de rederij Seghers, de firma «La Couronne» welke eveneens zou instaan voor het kuisen en het verpakken van de hoeveelheden bestemd voor Stene, de vervoerder Van Damme, de firma Missiaen te Nieuwpoort en Huysseune te Zeebrugge. Ook werd beroep gedaan op de reders om op

hun besommingen een bedrag van 250 F of 300 F te laten vallen voor het mede financieren van deze aktie. De afslagers zowel te Oostende als te Nieuwpoort en Zeebrugge, verleenden hun volledige medewerking.

Gezien het sociaal karakter dat deze aktie kenmerkt werd door de Rederscentrale een schrijven gericht aan de Minister van Landbouw om de medewerking te bekomen van OCRA. Algemeen wordt verwacht dat aan dit verzoek een gunstig gevolg zal gegeven worden.

Het resultaat van dit initiatief, dat nog voor verdere uitbreiding vatbaar is, kan samengevat en gekonkretiseerd worden in de visbedelingen welke reeds deze week plaats hadden : Ruim 2000 kg vis werd verdeeld te Oostende, Bredene, Stene, Lombardsijde, Middelerke en Nieuwpoort en evenveel te Heist, Zeebrugge, Blankenberge en Brugge.

Dat er kritiek zal zijn is al geweten van voor men met een dergelijk initiatief van wal steekt. Het is zoals altijd en overall dat de beste stuurlui aan wal staan. De argumenten «Tegen» hebben reeds hun rondgang gedaan, maar dat doet geen afbreuk aan het werkelijk principe van hulpverlening en naastliefde. De mate van de tegenargumentatie kan enkel maar schromelijk kleingeestig genoemd worden, het blijft nu eender van wie het komt. Want wanneer in dergelijke omstandigheden, met het wel bekende opzet, niet tot een eendrachtige samenwerking kan gekomen worden, dan stellen wij ons wel terecht de vraag : wanneer dan eens wel ?

De initiatiefnemers laten zich hiervan echter niet afschrikken en

gaan verder in de overtuiging dat zij handelen op de wijze zoals zulks hoort. Opbouwende kritiek is altijd welkom en verdere inlichtingen zullen steeds bereidwillig verstrekt worden door het secretariaat van de Rederscentrale s.v. tel. 735.03, dat mag geluk gewenst worden voor zijn aktie.

Ook het Gemeentebestuur van Oostduinkerke nam contact met de Rederscentrale te Oostende, ten einde 'n kwantiteit vis te bekomen bestemd voor de noodlijdenden.

Het Gemeentebestuur van Oostduinkerke zou zelf instaan voor deze bedeling aan de belanghebbenden.

OPEX SPORTIEF OOK IN

AKTIE

Het komitee van Opex Sportief van de Opexwijk te Oostende heeft ook niet gewacht op „Wie doet wat” en de koppen werden bij mekaar gestoken. Samen met de schoolhoofden en andere leiders van maatschappijen werd een aktie begonnen. Een eerste bedeling van 3.000 kg kolen had plaats op de Opex.

Vis wordt aan 39 gezinnen gegeven met de medewerking van de Rederscentrale en zij die noodlijdenden kennen, mogen ze aanmelden.

Deze gezamenlijke inspanning is een bewijs van goede wil, van medevoelen en van samenhorheidsgevoel.

ZIJ HADDEN PECH...

LEKKAGE OPGELOPEN

Toen de Z.475 «Annie» van schipper Frans Bonny op weg was naar de visgrond van Thornton Ridge en op circa 4 mijl Noord Oost van Zeebrugge gekomen was, voelde men plots een harde stoot langs stuurboordzijde. Men veronderstelde op een grote ijsblok gestoten te zijn er er werd onmiddellijk 'n onderzoek ingesteld in het ruim. Aldaar kwam men tot de vaststelling dat één plank van de voorsteven ingedrukt was en dat er water binnendrong. Er werd terstonds een begin gemaakt met het pompen wyl men langs de radio de Z.432 «Feniks» oproep die juist de haven van Zeebrugge verliet.

Een sleepkabel werd overgegeven en schipper Louis Adams bracht het defekte vaartuig veilig binnen.

SCHROEFSCHADE

De Z.122 «Madonna» van schipper Gilbert Ponjaert was uitgevaren om de visserij te beoefenen op de Kreeftenput. Na één uur varen voelde men een harde slag op de schroef. Daar het vaartuig snelheid verloor besloot de schipper voor onderzoek naar de thuishaven terug te komen. Nadat het vaartuig op het droge gezet was, stelde men vast dat drie bladen van de schroef geplooid waren. Verondersteld

wordt dat het veroorzaakt werd door het ijs.

VAARTUIG GEZONKEN

Het opgelegd vaartuig Z.521 toebehorende aan reder Germain Ackx is in het Prins Albertdok gezonken. De reder kan niet vermoeden hoe dit gebeurd is. Van zodra de weersomstandigheden dit toelaten zal men trachten het vaartuig te lichten en het op de kuisbank plaatsen.

MOTORDEFEKT

Toen de Z.548 «Flamingo» van schipper André Van Maele zich van Oostende naar Zeebrugge begaf brak plots de waterpomp. De schipper diende beroep te doen op de Z.226 «Zephir» die in de nabijheid was en ook naar Zeebrugge voer en het vaartuig op sleeptouw nam.

KORRETOUW IN

SCHROEF

Uitgevaren ter bestemming van de Outer Gabart is de korre van de Z.201 «Marie-Medeleine» plots vastgekomen aan een onder water zittend voorwerp. Toen men poogde dit los te krijgen is de korre-

touw in de schroef terecht gekomen. Vruchteloos werd gepoogd deze van de last te bevrijden tochten slotte moest de schipper sleep-hulp inroepen. Het was de staats-sleepboot «Zeetijger» die het vaartuig naar Zeebrugge bracht ? ee krnrnéi.« ooe Obegé

AANVARING

In de haven van Zeebrugge kwam het tot een aanvaring tussen de Z.546 van reder Vandieren-donck A., en de Z.460 van reder Devinck Jos. Hierdoor liep eerstgenoemd vaartuig schade op — B

SCHROEFSCHADE Z.199

Terwijl de Z.199 van reder Cattoor Alberic de visserij bedreef werd plots met het schroef op een zich onder water bevindend voorwerp gestoten. Hierdoor liep het schroef schade op. Niettemin slaagde de Z.199 erin op eigen krachten de thuishaven te bereiken. — B

BRAND AAN BOORD VAN N.33

Dinsdagavond omstreeks 18 uur brak aan boord van de N.33 van reder Verleene Engel brand uit, ingevolge een defekt aan het mazoutvuur dat zich in het logies bevond. De brand verspreide zich dermate snel dat beroep diende gedaan te worden op de brandweer van Oostende, die spoedig ter plaatste was en de brand weldra had overwonnen. Hierdoor werd schade berokkend aan het logies, terwijl ook de elektrische leiding volledig vernield werd. — B

Afschrijvingen van de wereld-koopvaardijvloot

Over het eerste kwartaal van '62 werden er volgens de statistieken van «Lloyd's Register of Shipping» 76 koopvaardij-schepen van gezamenlijk 171.627 brt als gevolg van enig ongeval van de wereld-koopvaardijvloot afgeschreven. Dit aantal was verdeeld over 20 gevallen, waarin schepen van totaal 22.026 brt op zee vergingen. Verder werden er 9 van totaal 4075 brt als vermist opgegeven, 7 van 12.169 brt gingen door brand verloren en 4 van 8872 brt na aanvaring. Tenslotte werden 31 schepen van ong. 95.060 brt na stranding afgeschreven, alsmede 5 andere van 29.425 brt waarvan de oorzaak niet onder een der genoemde groepen viel.

Wat aantallen betreft, staat Japan bovenaan met een verlies van 12 schepen, gevolgd door Denemark met zes.

In dezelfde periode werden 182 schepen van 802.044 brt naar de sloperijen verkocht. Hieronder bevinden zich 44 Britse, 51 Amerikaanse en 12 West-Duitse schepen.

HET VERDRAG

VAN DE HOGE ZEE

Door de heer Rolin werd op 8 januari jl. de volgende vraag gesteld aan de heer minister van verkeerswezen:

Het Verdrag van de hoge zee, door de Conferentie van het Zee-recht in 1958 te Genève uitgewerkt, en ondertekend door België, is op 30 september laatstleden in werking getreden.

Ik stel vast dat tot nu toe tweentwintig landen het Verdrag hebben geratificeerd, of ertoe zijn bijgetreden, waaronder het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten en de USSR. Welke zijn de redenen waarom de regering bij het parlement geen wetsontwerp tot goedkeuring indient.

ANTWOORD : Deze vraag heb ik aanhangig gemaakt bij mijn collega van Buitenlandse Zaken, om ze te laten beantwoorden, rekening houdend met al de ermee verband houdende elementen.

Geboorte

We vernemen de geboorte van Annelore Verhoest, dochter van Mevrouw en Johan Verhoest, ingenieur bij het Ministerie van Landbouw.

Aan de gelukkige ouders, Anne-mieke en Koen onze beste gelukwensen.

VISSERIJSCHOOL

VAN NIEUWPOORT OP

OPLEIDINGSSCHIP

Een nieuwigheid in het visserij-onderwijs is het feit dat de leerlingen der zes verschillende visserijscholen van ons land, nu beurtelings praktisch onderricht zullen krijgen op het opleidingsschip «Kommandant Fourcault» van de zeevaartschool te Oostende. Deze week was het de beurt aan de Visserijschool van Nieuwpoort, om deze schoolvaart mee te maken. Vier kandidaat-schippers, en 14 aspirant-schippers, onder begeleiding van leraar Georges Ghys, werden op 1 schip ontvangen door kapitein Van Eeckhoutte. Bij de aankomst op het opleidingsschip kregen de kandidaat-schippers een eerste onderricht, van de kapitein zelf. Onderwijl werden de aspiranten voorgelicht omtrent de boordinstrumenten, en dit door de bootsman. Het middagmaal werd aan boord genomen. In de namiddag werd het onderricht verder gezet door de kapitein, nu bijgestaan door de luitenant Soete. Hierbij werd gehandeld over de boeiinstelsels en het sturen. Ook de praktijk werd niet vergeten, en zelfs werden peilingen verricht. Deze konfrontatie welke een ganse dag duurde, zal zekerlijk zijn vruchten afwerpen. Die opleidingsvaarten zullen om de zes weken voor elke school opnieuw doorgaan. — N

Nieuwpoortse haven volledig geblokkeerd

HULP DOOR BAGGERBOTEN

Het is thans zo dat er sedert 10 januari jl. niet de minste bedrijvigheid meer heerst in de Nieuwpoortse vissershaven, gezien deze volledig geblokkeerd is door de geweldige ijsvorming.

Teneinde in de mate van het mogelijke de toestanden te verhelpen en toch een minimum van visaanvoer toe te laten, werd door de bevoegde lokale diensten beroep gedaan op de hulp der sleepdiensten. Dinsdag kwam deze hulp inderdaad opdagen in de vorm van een sleepboot. Groot was echter de verwondering van de betrokken middens toen zij vaststelden dat deze sleepboot amper 100 meters de haven binnenvoer, het werk stillegde en opnieuw koers zette naar Oostende.

Naar wij vernamen zou door de bemanning beweerd worden, dat dergelijke karweitjes praktisch onmogelijk zijn, terwijl er tevens gevaar bestaat voor schadeberokking aan het betrokken vaartuig. Sedertdien werd niet de minste sleepboot nog gezien.

Door het lokale gemeentebestuur werd dan in verbinding getreden met het bevoegde ministerie in de hoop langs deze weg de gevraagde hulp te bekomen. Aldaar werd ech-

ter geantwoord, dat na onderzoek, gebleken is dat nergens nog beschikbare sleepboten konden afgegaan worden. Er kon enkel nog beroep gedaan worden op Nederlandse eenheden.

Woensdag kwam er evenwel toch hulp opdagen. De zandzuiger «Vlaanderen IV» van de firma Decloedt werd bereid gevonden de ijsvorming die zich in de vaargeul bevond, te breken. Dit ijs werd gebroken tot aan de vismijn over een lengte van 2500 meter, zodat thans een brede vaargeul ontstaan is. Het dient niet gezegd welk prachtig werk hier door voornoemde firma en haar personeel verwezenlijkt werd, waardoor de ganse Nieuwpoortse visserijbedrijvigheid haar erkentelijkheid uitdrukt.

Naar verluidt zou deze firma ook donderdag haar hulp verleend hebben om deze ontruimingswerken verder te zetten.

Thans hoopt men in de Nieuwpoortse betrokken middens dat door sleepboten het nodige zal gedaan worden om dagelijks de ijsvorming in de Nieuwpoortse vissershaven te doorploegen, teneinde alle gevaar voor een nieuwe gehele toevriezings te voorkomen.

VERGAAN VAN DE N.232 «DE CARINA»

De onderzoeksraad kwam dinsdagnamiddag bijeen onder voorzitterschap van de heer Vander Cruyssen. De heer Bentein vervulde het ambt van Rijkskommissaris. De raad plaatste de zaak van de N.232 op de rol, die in de Noordzee verging in de nacht van 20 jan 11. Het schip lag aan de korre toen de motor een vreselijk lawaai begon te maken en dreigde uit elkaar te springen. Even later werd vastgesteld dat «De Carina» water maakte. Het onderhoor van de bemanning bracht niet veel gegevens aan het licht die zouden kunnen leiden tot het achterhalen van de oorzaak van de motorpech. Motorist Desmit waagde zich niet dicht bij z'n motor. Anderzijds werd vastgesteld dat de hulpmotor buiten gebruik was voor het schip naar zee vertrok.

ONDERHOOR VAN DE SCHIPPER

Schipper Beyen Robert bevestigde de inhoud van zijn zeeverslag. Hij vaarde pas voor de tweede maal als schipper aan boord van de N. 232. Van zodra hij de zware verdachte kloppen van de motor hoorde sprong hij naar de brug om het zusterschip O.326 op te roepen en verder noodseinen uit te zenden, daar hij wist dat zodra de motor uitviel, hij geen stroom meer zou hebben.

De motorist, stuurman en matroos liepen naar beneden en toen de schipper zich bij hen voegde, verklaarden ze dat het onmogelijk was in de motorkamer af te dalen daar er reeds teveel water stond.

In de bodem van het schip was, zo zegden zij; een scheur geslagen waarlangs het water naar binnen spoot. Daarna werd het vlot uitgezet en werden vuurpijlen afgeschoten.

Op vijf mijl vaarde eerst een vaartuig voorbij die geen acht gaf op de vuurpijlen. Later werden deze signalen door een kleine stoomboot opgemerkt en kwam ook de KW 117 bij. De Nederlandse trawler uit Katwijk slaagde erin de Belgische bemanning aan boord te nemen. Op dit ogenblik spoelde op de N.232 het water reeds over dek.

Uit de ondervraging van de schipper bleek dat hij op de brug geen instrumenten had voor de motor. Hij kon er ook de motor niet stilleggen. In tegenstelling met sommige berichten, verklaarde hij dat zich geen ontploffing voordeed in de motor. De hulpmotor was defect.

Nadat het schip gezonken is moet zich een luchtbel gevormd hebben, zodat het vaartuig tijdens het zinken ronddraaiende en is blijven drijven. Later is het zels aan de oppervlakte gekomen, met de kiel opwaarts. Het wrak werd tenslotte in de grond gestoken omdat het een gevaar betekende voor de zeevaart.

HULPMOTOR WAS BUITEN DIENST

Motorist Desmit Gilbert, die door de raadsleden heel eerbiedig met «meester» wordt aangesproken is zowat de kroongetuige in het geval. Hij vaarde reeds 6 maanden aan boord van de N.232. Toen hij het geweldig kloppen van de motor voelde tijdens het winden van de korre, snelde hij naar beneden doch kon niet meer in de motorkamer daar de motor bezig was aan stukken te vliegen, zo zegt hij. De kollektor en de uitlaatkleppen

waren weggeslingerd en het cylinderdeksel danste op en neer. Hij geeft toe, dat hij zich naar beneden waagde nadat de motor stilviel. Met een zaklamp daalde hij dan met de stuurman Deley Juvenal en matroos Abiven Jean af. Ze stelden vast, dat er veel water naar binnen stroomde en dat de zeekraan was weggeslingerd. Desmit ging daarna nog naar beneden. De vierde maal stond hij tot de hals (?) in het water om de klep van de luchtfluit in werking te stellen maar de fluit werkte niet. Volgens de motorist moet een zui-

ger van de 3de cylinder door de vloer geslagen zijn, hetgeen de raad moeilijk kan aannemen. Desmit wordt daarna ernstig op de rooster gelegd waar het gaat om de hulpmotor die niet werkte. De motor was reeds twee dagen defect en nog niet hersteld. Zo viel het vaartuig in uiterste nood zonder stroom en zonder licht.

De raad hoorde tenslotte nog de drie andere opvarenden Deley, Abiven en Dyserinck die bevestigde dat het levensgevaarlijk was in de motorkamer af te dalen en dat het water zeer snel en met grote kracht naar binnen spoot. Waar het schip echter juist lek was, weten ze niet te vertellen.

De raad zal in de volgende zitting zo mogelijk het advies van de rijkskommissaris horen.

«Rokus» Goderis overleden

Graaggeziene figuur in Nieuwpoortse visserijmiddens

Toen «Rokus en «Roosje» Goderis in november 1958 hun diamanten bruiloft vierden, wisten wij hen nog lange jaren in goede gezondheid.

Deze week bereikte ons echter op vrij onverwachte wijze het overlijden van «Rokus Goderis», in de ouderdom van 83 jaar. De begrafenis greep plaats op maandag jl. onder een grote belangstelling van vele kennissen en verwanten, die er allen aan gehouden hadden vriend «Rokus» naar zijn laatste rustplaats te begeleiden.

x x x

Het leven van «Rokus» Goderis is een brok onvervalste visserijhistoriek. Geboren te Oostduinkerke op 7 februari 1877, als zesde spruit van een gezin van 10 kinderen, was Rokus een visserstype van het primitieve vissersleven, toen het bestaan hard en lastig was en de winsten zeer gering. Als specifieke Oostduinkerkenaar woonde de familie Rokus te midden der duinen waar iedere hoek of kant een specifieke naam droeg als Doornepanne, Dorstenaars, Zakkepanne, Oostduinen of Doolaeghe.

Op zijn elfde jaar mocht «Rokus» voor de eerste maal mee naar zee met zijn vaders schuit, de «OD.25 Virginie». Meteen had «Rokus» z'n eerste stappen gezet als visser, en hij zou dit blijven uitoefenen tot in 1943 of ruim 55 jaar, zijn brood op zee verdienen. Het zeemansleven zoals wij het in onze moderne tijden kennen kan niet worden vergeleken met de tijd van «Rokus» toen een motorvaartuig een ongekenk iets was, en bij windstille soms dagen diende geroeid te worden om de thuishaven te bereiken.

«Rokus» is nimmer IJslandvaarder geweest; hij hield het bij de garnaalvisserij. In 1898 trad hij in het huwelijksbootje en zou voor eigen rekening varen. Zijn eerste schuit, de «OD.30 Mathilde» had

Nieuwpoort als thuishaven. Niettegenstaande ook «Rokus» alle tegenslagen kende die ru eenmaal eigen zijn aan de visserij heeft hij nooit het verlies van een vaartuig meegeemaakt. De dag evenwel dat hij bij winternacht door een vreselijke storm verrast werd, noemt hij een mirakuleuze redding. Op zijn eigen pittige manier kon hij hierover uitwijden als hij vertelde dat tijdens die beruchte winternacht in het jaar 1906 zijn vaartuig als het ware door «Onze Lieve Vrouw der Zee naar de thuishaven gedragen werd», en de driekoppige bemanning wist achteraf te vertellen hoe en wanneer het schip dat was.

Toen in de laatste wereldoorlog de Nieuwpoortse vissers dagelijks hun leven waagden om midden de

drijvende mijnen de haringvisserij te beoefenen, vaarde de OD.11 op 30 oktober 1942 op een zeemijn. Hierdoor verloor Miel Goderis, zoon van «Rokus» het leven.

«Rokus» maakte de volledige evolutie van de visserij mede. Hij wist te vertellen uit de tijd dat de schuiten op het strand van Oostduinkerke aanlegden, waar een flauw lichtje op een staak de vissers als vuurbaken diende.

Waar de huidige vissersvaartuigen onnoemelijke sommen kosten wist «Rokus» te vertellen dat in de tijd de IJslandvaarders een «Nelteboot» kochten voor de som van 400 F (Nelteboot : nelt = helft, met andere woorden, twee vennoten kochten een boot).

In november 1958 vierde het echtpaar Goderis hun diamanten bruiloft, die als de bekroning gold van een noest en onverpoosd arbeiden.

En thans is «Rokus» Goderis niet meer. Niets dan een herinnering is gebleven. Figuren als «Rokus» Goderis en een Alex Verbanck zijn evenwel onsterfelijk, want hun gedachtenis zal voor eeuwig sluimeren in de harten van onze vissersbevolking — B

PAKETBOTENDIENST OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

voor de week van 10-2 tot 16-2-63

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
alle dagen te 10 uur en te 15 uur
Afvaarten uit Dover :
alle dagen te 11 en te 16 (1) uur
(1) vervoert ook auto's.

CAR-FERRYS

Afvaarten uit Oostende :
Dageijks te 12 uur

Afvaarten uit Dover :
Dageijks te 11 u. 45.

VERENIGING VOOR ONDERLINGE ZEEVERZEKERINGEN TEGEN OORLOGSRISIKO

BEHERRAAD - BENOEMINGEN

Bij koninklijk besluit van 10 december 1962, werden bevestigd in hun functie als lid van de raad van beheer, voor een nieuwe periode van vier jaar, ingaande op 1 januari 1963, de hierna vermelde leden:

De heren R. Geurts en R. Bosmans, reders ter koopvaardij;
De heer C. Menu, directeur derderij Movis;

De heren Ph. Snoy, A. Vieren en H. Voet, deskundigen in verzekeringszaken;

De heren G. Bertrand, directeur-generaal van het bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart; G. Ilegems, inspecteur-generaal bij het ministerie van financiën en van Aerschot J., directeur bij de administratie der thesaurie en staats-schuld, vertegenwoordigers van de staat.

OOSTENDSE MARKT

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 9 % niet inbegrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

— O —

Waar we vorige week reeds van een rekord aantal verkopende vaartuigen dachten te kunnen spreken moeten we dit deze week zeker doen. Er kwamen inderdaad in 3 dagen tijd niet minder dan 86 vissersvaartuigen hun vangst verkopen in de Oostendse vismijn. We kregen dan ook zeer omvangrijke maar ook nogal eenzijdige aanvoer. De kwaliteit van deze aanvoer was evenals verleden week zeer goed verzorgd want opnieuw waren het vooral westschepen (meer dan de helft) die aan de afslag verschenen. De meeste schepen die vorige week verkochten waren nu ook weer aan de afslag

zodat het zeker wel een prettige veertien dagen geweest zijn voor deze reders. Wat kregen we nu zol op de markt tijdens de laatste week ?

Eerst en vooral, en dat is wel zeer ongewoon voor deze tijd van het jaar een massa tongen. Inderdaad van de west alleen reeds kregen we meer dan 100.000 kg tongen te verwerken. Ook de kreeftenputters en de kanaalschepen brachten deze soort aan. Verder kwamen ook rogn en platvissoorten op de markt. Bijna alle platvis en een groot deel van de rognen werden opgevangen. De best verkochte soorten waren kabeljauw, gullen, schelvis, rode zeebaars, koolvis, en leng. Verder konden ook voor grote tarbot goede prijzen geboekt worden en kregen de grootste tongensoort een vaste prijs.

De resultaten waren verder voor bijna alle schepen renderend, uitzondering evenwel voor sommige kanaalschepen en voor alle Noord-

zeevissers. De beste uitslagen waren natuurlijk voor de westschepen die werkelijk mooie cijfers bereikten. Een keerzijde aan deze medaille is ongetwijfeld het feit dat tijdens de komende vastenperiode de tongenprijs nooit veel hoger meer zal liggen aangezien nu zeer veel tong naar de diepvries gaat en dit aan zeer lage prijzen. Verder zijn de tongen nu zeer geschikt om diep te vriezen aangezien ze praktisch geen kuit bevatten en ze zeer vers verkocht worden.

De totale aanvoer was samengesteld uit 17.500 B vis en 180.000 kg tongsortering. De totale opbrengst die door 86 schepen werd geboekt beliep

Eerder beperkte IJslandse aanvoer met zes schepen die 6750 B vis aanvoerden. Wat deze soorten betreft dus een vermindering ten opzichte van verleden week. Maandag kregen we een mooie vangst die 831.000 F opbracht.

Zeer weinig Noordzeevis met wit-

te kabeljauw aan middelmatige prijzen. Zeer kleine vangsten vooral samengesteld uit kabeljauw, gullen, totten en wijting.

In totaal dus vier schepen van die visgrond met 935 bennen vis.

Minder schepen van het kanaal maar ruimere vangsten, vooral bestaande uit rognen en tongen. Roggen waren zeer goedkoop en gingen vanaf dinsdag meestal naar de opvangregeling. De tongenvangsten waren niet zo ruim als vorig jaar deze tijd en werden bovendien veel goedkoper verkocht. In totaal kregen we van deze visgrond uit 17 vangsten een aanvoer van 3030 B vis en 16.500 kg tong. Nog veel meer westschepen dan verleden week want nu kwamen er 49 schepen van die visgrond verkopen. De vangsten in een minimum van tijd gevangen, waren zeer ruim. Vandaar ook zeer renderende uitslagen ondanks de soms zeer lage prijzen. Nog een achttal kreeftenputters kwamen het marktbeeld voltooien en brachten ons 740 B vis en 28.400 kg tong. De uitslagen waren ook hier renderend. Meestal rognen en platvis voor deze schepen maar het waren de tongen die deze reizen mogelijk maakten.

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	4-2-1963	5-2-1963	6-2-1963	.....	.....
Tongen, grote — Sole, grosse	32,40-40,60	34,60-42,—	33,—40,80	.....	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	27,—30,80	27,20-30,40	25,20-28,60	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	27,40-30,20	27,—30,40	26,60-28,80	.....	.....
Voor-kleine — Petite	26,40-29,60	26,—28,40	24,80-27,60	.....	.....
Kleine — Toute petite	20,40-23,60	21,40-23,40	19,—20,40	.....	.....
Tarbot groot — Turbot gros	42,—54,—	40,—51,—	38,—49,80	.....	.....
Middel — Moyenne	27,—47,—	24,—40,—	21,—38,—	.....	.....
Kleine — Petite	14,—22,—	16,20-22,80	11,20-20,20	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	5,— 6,—	5,— 5,40	5,— 5,20	.....	.....
Grote iek — Grosse	5,— 7,—	5,— 6,—	5,— 5,80	.....	.....
Kleine iek — Petite	5,— 8,—	5,— 7,—	5,— 5,80	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	5,20- 8,—	5,— 6,40	5,— 5,60	.....	.....
Platjes — Toute petite	4,— 5,—	4,—	4,—	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	14,—	25,—	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	12,—	11,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	6,40-13,—	7,—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	32,—35,—	.....	18,—	.....	.....
Middel — Moyaen	20,—25,40	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	7,— 9,—	12,—	.....	.....	.....
Rog — Raie	4,40- 9,10	4,40- 6,60	4,40- 6,—	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	5,— 6,—	5,— 7,—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	11,—16,40	10,20-16,20	8,—13,60	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	7,—14,—	8,10-10,—	6,40- 7,60	.....	.....
Hozemondahme — Baudroie	24,20-33,20	22,—30,70	23,60-30,—	.....	.....
Wijting — Merlan	3,— 8,90	4,— 6,60	3,— 6,40	.....	.....
Schar — Limande	9,80	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	12,40-16,80	9,20-23,—	12,40-14,80	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	6,20-11,30	7,20-10,—	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	6,20- 8,30	7,— 9,20	8,—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	22,60-31,—	20,80	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	11,—13,20	13,—16,20	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	6,—15,20	6,—10,—	6,— 9,20	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	10,20-13,30	11,40-13,60	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,40- 7,20	4,40- 6,—	4,— 7,60	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	8,60-12,60	7,—25,—	12,—	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,20- 3,—	2,20- 2,60	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	36,—	40,—	.....	.....
Koolvis — Colin	8,50-11,40	7,20-11,30	6,—11,40	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	10,20-12,30	11,80-13,—	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

MAANDAG :

TE RUIM AANBOD

Waar we dachten dat we vorige week het grootste aantal schepen gekregen hadden waren we er deze maandag nog slechter aan toe en kwamen niet minder dan 34 schepen hun vangst verkopen. Alle vangsten waren redelijk omvangrijk zodat we een totale aanvoer kregen die eindelijk veel te groot was. Alleen voor ronde soorten bleven de prijzen op een bevredigend peil, met vooral voor sommige IJslandse soorten als schelvis en rode zeebaars, blauwe leng en koolvis aan renderende prijzen. De meeste gebrachte vissoorten waren ook nu weer rog en platvis samen met tong. Rog en platvis kregen vnl opvangprijzen terwijl voor de tongen ongeveer dezelfde prijs werd betaald als verleden week op de laatste verkoopdag. Alles bijeen dus weer een bijzonder ongunstige markt wat de prijzen betreft, hetgeen dan wel gedeeltelijk werd veroorzaakt door een te ruime aanvoer van bepaalde soorten maar toch ook weer wegens de ongunstige weersomstandigheden die het verkeer bijzonderlijk bemoeilijkten. De meeste opgevangen soorten waren op deze maandagmarkt rog en platvis; tongen noteerden gemiddeld zowat 25 F per kilo. Verschillende korte en zelfs zeer korte reizen van de west waardoor een zeer goede hoedanigheid van de te koop geboden vangsten. Dit belette evenwel niet dat er zeer weinig belangstelling voor bestond. De totale aanvoer bestond maandag nagenoeg uit 6300 bennen vis en ruim 55.000 kg tongsorteringen de totale

EN VISMIJNECHO'S

opbrengst hiervan beliep 4.175.533 F wat bepaald weinig is aangezien maar een gemiddelde werd bereikt van nagenoeg 11 F per kilo. Het grootste aantal vaartuigen van de 34 kwam van de west (19) dan kregen we nog 10 kanaalschepen, slechts één IJslander, twee kleine vangsten van de Noordzee en twee kreeftenputters.

GOEDE MARKT VOOR RONDE SOORTEN

De aanvoer van ronde soorten was alles behalve omvangrijk aangezien slechts één IJslandse en twee kleine Noordzeevangsten op de markt waren. De IJslandse vangst was redelijk omvangrijk en bevatte rond de 1800 bennen vnl. kabeljauw en gullen. Verder een flinke partij koolvis en tenslotte ook nog rode zeebaars, blauwe leng, witte leng, zeewolf en schelvis. Aan deze soort was zichtbaar een tekort aangezien tot 1100 F werd betaald voor de grootste sortering. Koolvis noteerde tot 600 F voor de grootste sortering en daalde af tot 370 F voor de kleinere soorten. Blauwe leng noteerde rond de 650 F en voor rode zeebaars werden dalende prijzen betaald gaande van 630 naar 570 F per ben. Kabeljauw kreeg doorgaans maar rond de 450 F wat niet zo erg goed is. De opbrengst viel evenwel bevredigend uit en beliep 831.000 F dit voor een vangst van 1750 F. De gemiddelde prijs voor deze IJslandse soorten lag dus rond de 475 F per ben, iets hoger dan verleden week.

Twee kleine Morayvangsten dus die samen zowat 430 ben vis opleverden. De vangsten bestonden hier vnl uit kabeljauw en gullen. Voor witte kabeljauw werd tot 800 F betaald, de gullen kregen boven de 550 F en de kleine sortering gul noteerde rond de 250 F per ben. Dus renderende opbrengsten van 66.110 voor de O.305 naar 153.190 F voor de O.335.

TIEN KANAALSCHEPEN : MEESTAL ROGGEN

De kanaalaanvoer was maandag redelijk goed en bestond uit nagenoeg 2000 B vis en rond de 10.000 kg tongsorteringen. De grootste vangst kwam eens te meer van de Z.543 die dan ook de hoogste uitslag boekte : 172.000 F De meeste andere resultaten varieerden van 105.000 naar 120.000 F en waren dus nog min of meer bevredigend. De vangsten bestonden vnl. uit keilrog en roggen. De laagste opbrengst was hier voor de Z.546 : 90.000 F

Twee kreeftenputters maar die ruime vangsten in de afslag brachten en dan ook bevredigende resultaten boekten die begrepen waren tussen 112.000 F voor de O.457 en 145.000 F voor de O.191. De vangsten bestonden uitsluitend uit platvis, tong en wijting. Vele soor-

ten gingen ook hier naar de vismeelfabrieken.

UITZONDERLIJKE RUIME WESTAANVOER

Niet minder dan 19 westschepen op de markt, dus nog een flink aantal meer dan verleden week. Dit keer hadden ze allemaal ruime vangsten hetgeen de totale aanvoer van deze visgrond op ongeveer 2000 B vis en een 40.000 kg tong bracht. Het is zeer uitzonderlijk wat er van deze grond wordt binnengebracht. De grootste vangst kwam dit keer van de N.210 die na een kleine week een vangst van 200 B vis en meer dan 3000 kg tong loste. De uitslagen waren begrepen tussen 17.690 F en 161.890 F dit voor de beide voornoemde schepen. De meeste vangsten waren begrepen tussen 75.000 en 110.000 F. Ook voor de volgende dagen worden ruime vangsten van die visgrond verwacht hetgeen zeker geen prijsstijging zal in de hand werken. In elk geval blijven het zeer mooie resultaten die na een zeer korte tijd bereikt worden.

DINSDAG :

TONGEN, PLATVIS EN ROGGEN

Opnieuw werd door 26 schepen 'n zeer ruime visaanvoer binnengebracht. De aanvoer bestond opnieuw uit meer dan 6700 bennen vis en ongeveer 50.000 kg tong. De meest gebrachte soorten waren echter ook nu weer platvis en roggen. Toch kregen we dinsdag ook al iets meer kabeljauw en gullen van IJsland. Toch werden door de meeste schepen reeds renderende opbrengsten geboekt, hetgeen dan uitsluitend op de grote vangst moet worden geschreven. Het is duidelijk dat de handel niet normaal werkt en dat grote partijen vis in de diepvries worden gestoken. We mogen ons dan ook aan een terugslag van deze grote tongenaanvoer verwachten tijdens de komende maanden en zelfs deze zomer. De tongen zijn nu immers van goede kwaliteit worden zeer vers binnengebracht en hebben praktisch geen kuit.

Ondertussen blijven de schepen die op de west vissen zeer talrijk. De meeste reizen waren zeer kort en bijgevolg uitstekend.

4000 B IJSLANDSE VIS

Vier schepen, die ieder geen al te ruime vangst in de markt brachten waardoor ook slechts 4000 B vis voorhanden waren. Ook de grote IJslanders losten geen zulke grote vangsten als gewoonlijk en moesten zich met 1400 bennen en minder tevreden stellen. De beste opbrengsten in verhouding tot de grootte van het schip was voor

de O.129 die het tot 348.000 F bracht. Kabeljauw en koolvis ging goed van de hand. Van de Minch was de vangst bijzonder klein. Het was ook na een gebroken reis en met een ernstige breuk aan de motor dat de O.295 zijn reis beëindigde en moest opgesleept worden naar de thuishaven. De tegenslagen blijven dit vaartuig als het ware achtervolgen. De opbrengst die nu bereikt werd was weer beneden alles aangezien slechts een kleine 100 bennen konden gelost worden.

MINDER

KANAALVARIANTEN

In plaats van 10 kregen we dinsdag nog maar 5 kanaalschepen aan de afslag. De vijf schepen brachten er evenwel nog minder van terecht dan maandag want ook keilrog werd nu zeer goedkoop verkocht. Verder kregen we zeer lage prijzen voor wijting die nu tot het opvangpeil terugviel van bij de marktinzet. Voor rode knorhaan was de prijs evenals maandag zeer goed in verhouding tot de andere visprijzen. Voor rode zeehond en haai kregen de reders mooie prijzen. Dit is 'n soort die nooit opgevangen moet worden. De tongenvangsten bij deze kanaalschepen zijn niet bijzonder omvangrijk en schommelden zo ongeveer van 600 naar 1100 kilo. De opbrengsten waren ontoereikend en schommelden van 63.380 F voor de O.127 naar 117.700 F voor de O.109.

NIET ZOVEEL TONG

VAN DE KREEFTENPUT

Drie schepen kwamen van de kreeftenput hun vangst verkopen. De vangsten waren hier niet zo omvangrijk als wel kon verwacht worden, ze werden echter wel na korte reizen binnengebracht en gaven dus nog bevredigende resultaten aan de reders. De vangsten bevatten hier van 2.600 naar 4.000 kilo tong en ongeveer 100 bennen vis. Deze bijvangst bevatte voornamelijk platvis, gul, wijting, rog en platjes. Hier noteerden we resultaten die schommelden van 120.610 frank voor de Z.444 naar 97.980 F voor de Z.491.

STEEDS MEER

WESTSCHEPEN

Waar de Westschepen blijven vandaan komen zijn we niet meer wijs. Vandaag, dinsdag, kregen we er opnieuw 13 aan de afslag, meestal schepen die einde vorige week ook al een vangst verkochten. De vangsten blijven van deze visgrond zeer omvangrijk en bevatten van 100 naar 200 bennen en van 1.000 naar 6.000 kg tongsortering. De omvangrijkste vangst was dinsdag voor de Z.562 die niet minder dan

6300 kg tong in de afslag bracht samen met zowat 180 bennen vis. De opbrengst hiervoor beliep ong. 240.000 F. De tongenprijs schommelde dinsdag van een 18 naar 40 F waarbij de meest gebrachte kleine soorten veruit het goedkoopst bleven en voor de grote sorteringen de hoogste prijzen werden betaald. De gemiddelde prijs voor tong bleef ongeveer gelijk aan deze van maandag en bedroeg een 25 F per kilo. De bijvangst waren vooral bestemd voor de opvangregeling die meestal roggen en platvis te verwerken kreeg. De resultaten blijven voor deze schepen renderend en schommelden van 240.000 F voor de Z.562 naar 29.620 F voor de O.37.

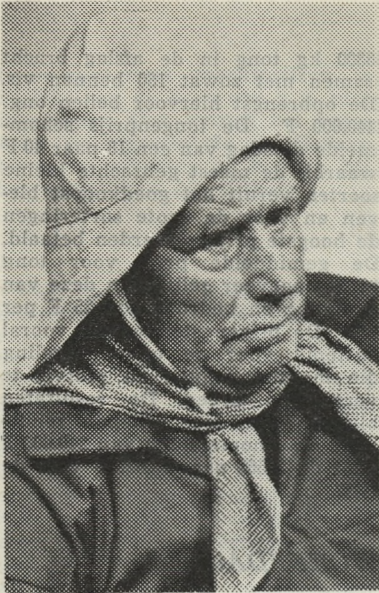
WOENSDAG :

STEEDS MEER VIS

DAN VERWACHT

Op de laatste verkoopdag kregen we opnieuw 25 vaartuigen die meestal ruime vangsten kwamen verkopen. Veruit het grootste aantal schepen (18) kwam van de West en voorzag de markt van zeer veel rog en platvis. Ook tongen kregen we nog in zeer overvloedige mate zodanig dat er opnieuw meer dan 60.000 kilo werden aangevoerd, de grootste hoeveelheid van de ganse week zelfs. Het spreekt vanzelf dat bij dergelijke aanvoer de prijzen zeer laag blijven en dat een grote hoeveelheid vis moest opgevangen worden door de opvangregeling die hier de laatste weken haar groot nut voor de reders weer eens bewezen heeft. Inderdaad ware het niet dat er minimumprijzen zijn ingesteld voor roggen en platvis vooral, de reders en de vissers zouden niet meer uitvaren, want het zou de moeite niet meer lonen. Nu kunnen dank zij deze opvangprijzen nog renderende opbrengsten boeken waardoor de zware arbeid die onze vissers momenteel presteren, nog beloond wordt. Inderdaad, het is tijd van zeer zware arbeid voor iedereen in het visbedrijf en vooral dan voor de vissers die praktisch 24 uur op 24 in touw zijn en bijna de tijd niet vinden om te eten. De vangsten per trek zijn immers zeer groot en kunnen amper verwerkt worden tegen dat het opnieuw tijd is om de korre aan boord te halen. Voor de handel is het wel spijtig dat deze zeer ruime en uitstekend verzorgde vangsten nu worden gebracht in een tijd dat er van een normale werking van de distributie geen sprake kan zijn. De wegen zijn bijna onberijdbaar en ook in de winkels is de vraag verminderd, misschien omdat de gewone man nu meer verplicht is zijn geld voor verwarming te verbruiken ofwel doordat men het ontziet om op straat te komen. Ondertussen worden er grote hoeveelheden tong

(vervolg blad. 8)



IN MEMORIAM ALEX VERBANCK

aangemonsterd om met het 76 meter lange jacht een zomerreis te maken naar Noorwegen. Deze vijf mannen waren Alex en zijn twee broeders Edmond en Henri, Engel Beyen en Alfons Tahon.

Na deze trip monsterde Alex aan, aan boord van de Nieuwpoortse kolenschroever «Martha» tot hij in 1909 in het huwelijk trad. Pas enkele tijd getrouwd, wilde Alex Verbanck zich een eigen levensweg banen en kocht een pannepot nl. de P.52.

Met de financiële steun van de scheepssmid der Pannenaars, Henri Schockaert, werd een donkey geplaatst (stoomketel met draaispil om de korreboel in te winden).

Het begin was erg moeilijk, en tegenslagen volgden elkaar op in een zeer snel tempo. Korren, die door moeder Verbanck gebreed werden, gingen verloren; tot zelfs een ganse boel, die toen voor de reders een ontzaglijk kapitaal vertegenwoordigde, ging in zee. «Daadje Smout» (David Provoost) die garens, touwwerk enz verkocht en tevens zeilmaker was, en waar er reeds een dikke pak schuld op de boek stond, moedigde de jonge Verbanck echter aan in zijn gedurfd initiatieven, beurde hem op bij de talrijke tegenslagen en voorspelde samen met Henri Schockaert dat de naarstigheid toch zou beloond worden.

En zij hadden gelijk, want dank zij de noeste en onverdroten arbeid van vader en ook moeder, die dag en nacht werkten aan het breien en herstellen van de korren, konden de moeilijkheden overwonnen worden, en tekende de toekomst zich iets gunstiger af.

DE OORLOGSJAREN

Pas evenwel hadden de levensvoorwaarden voor het gezin Verbanck een iets gunstiger wending genomen, of daar werd alle arbeid opnieuw bedreigd. In 1914 brak de eerste wereldoorlog uit, en legde meteen alle bedrijvigheid lam. In het begin der oorlogsjaren mocht niet meer uitgevaren worden. Nieuwpoort werd herschapen in 'n echt slagveld, terwijl de «pannepots» gemeerd lagen in de haven van Duinkerke. Alex Verbanck slaagde er evenwel in zich en zijn familie te voorzien van de meest dringende behoeften. Door het uitbaten van een herberg en het bedrijven van de strandvisserij te De Panne werd weer een beetje geld verdiend, om de «pannepot» na een gedwongen opligperiode opnieuw op te tuigen en uit te varen wanneer hiertoe de toelating zou verkregen worden.

In 1916-17 werden de toestanden

te Nieuwpoort waarlijk onhoudbaar, door de aanhoudende bombardementen welke deze gemeente teisterden en men zag zich genoodzaakt te vluchten. Met enkele vrienden en kennissen werd dan ook maar het zekere voor het onzekere genomen en de wijk genomen naar Frankrijk, en meer bepaald naar Le Tréport.

Wie echter denkt dat Alex aldaar wat op zijn lauweren ging leven, heeft het verkeerd voor. Korte tijd na zijn aankomst in de voornoemde Franse havenstad kocht hij een veel snellere zeiler, een Oostendse kotter van Wwe Verschelde de O.26. Het valt licht te begrijpen dat Alex met deze eenheid in zijn schik was, en niets hem nog van de zee kon weerhouden. In 1919 toen het oorlogsgeweld geluwd was, vertrok hij opnieuw naar Oostende. Daar vond hij zijn vader terug, die nog steeds bij de «Ibis» werkzaam was als waker, en inde oorlogsjaren veel zwarte sneeuw had gezien.

Dit vaartuig werd uitgebaat tot in het jaar 1924, toen de motortreilers langzaam maar zeker de visserij gingen veroveren. Met het vooruitziende karakter dat visser Verbanck typeerde, diende men zich dan ook niet te verwonderen wanneer hij nog ditzelfde jaar een nieuw vaartuig liet bouwen bij de scheepswerf Hillebrandt, voorzien van een Brons Deuts motor van 40 PK met twee cilinders. De O.17, want dit was de nieuwe motorkotter van Alex Verbanck, bedreef des winters de kustvisserij om in de zomer te gaan vissen nabij de Engelse kust.

In 1926 werd dan teruggekeerd naar Nieuwpoort, alwaar Alex Verbanck in 1928 zijn vaartuig verkocht aan Polydoor Hagers, die steeds een goede vriend was geweest van hem.

Een kleinere eenheid werd aangekocht in Zeebrugge, die eveneens als de N.27 werd ingeschreven en een specifiek vaartuig was voor de «drijfnetharingvisserij». Hiermede verdiende Alex Verbanck goed zijn brood, gezien goede seizoenen gemaakt werden.

Hierin werd hij spoedig bijgestaan door zijn zoon Jef aan wie hij een kostbare hulp had. Deze begon als knaap in 1930 de visserijbedrijvigheid.

In 1934 werd een nieuwe eenheid gebouwd door de scheepswerf Hillebrandt. Dit vaartuig beantwoordde toen aan de meeste vereisten van een modern kustvisserivaartuig. Het was een klein vissersvaartuig dat voorzien was van elektriciteit, en als garnaalscheepje voorzien van een stuurhut, een nieuw uitgevonden «kabestron»

van de firma «Brusselle kwam aan boord, en... volgens de grootte, een sterke motor van 25 PK. Het spreekt vanzelf dat alle kustvisserijen met succes werden uitgeoefend, en dan vooral de sprout- en haringseizoenen op de west waren het arbeidsveld van Alex.

In de zomer bleef Alex thuis en vertrouwd zijn vaartuig toe aan de goed zorgen en bekwame leiding van zoon Jef, terwijl hijzelf de haringbeeg verzorgde voor het komende seizoen. Hij was bijna 20 jaar beheerder van de Ongevallenkas voor vissers te Nieuwpoort, waar hij door zijn gezonde gedachte steeds een kostbare steun was voor de kleine visser.

In verband hiermede dienen wij te vermelden dat hij door de Gouverneur verermerkt werd voor deze lange jaren voorbeeldige dienst.

Alex Verbanck had een typische karaktertrek : hij was steeds uit op modernisatie van zijn vaartuigje, waaraan hij de beste zorgen besteedde. In 1950 plaatste hij een diepmachine in zijn kleine vaartuig. Tijdens de oorlogsjaren 1940-45 vaarde hij niet meer. Altijd was hij evenwel in de visserijmiddens te vinden.

Toen zijn zoon Jef in 1953 dan in de Nieuwpoortse vismijn werd tewerkgesteld verkocht hij definitief zijn vaartuig.

Een poging aanwenden om Alex Verbanck uit de visserijmiddens te verwijderen, ware evenwel een tijdsverspilling geweest. Hij had nu eenmaal het visserbestaan in zijn hart opgenomen, en niets kon hem weerhouden zijn dagelijkse tocht te maken langsheen de kaai, vismijn, enz... Steeds was zijn onbaatzuchtige hulp een welkome steun voor zijn kollega's.

Hij hielp korren maken en herstellen... wachtte de laatste sprotscheppen af tot in de late avond om te weten wat er gevangen was en waar, kortom de visserij bleef zijn levensdoel

Met het verscheiden van Alex Verbanck ging een van de weinig nog blijvend stukjes visserijfolklore heen. Een goed mens en een nobel figuur is niet meer, en zijn persoonlijkheid zal langsheen de kade nog enkel een herinnering nalaten. Een herinnering evenwel die wij steeds diep in onze harten zullen meedragen, als voorbeeld van een rechtschapen en eerlijk mens, oprecht, hulpvaardig en groots in zijn opvallende eenvoud. Rust zacht vriend Alex, wij vergeten U niet.

Bij het ter perse gaan van ons vorig nummer bereikte ons het bedroevende nieuws van het overlijden van Alex Verbanck, gewezen visser-reder en vader van de huidige directeur der vismijn te Nieuwpoort, de heer Jozef Verbanck.

Onder een bijzondere grote belangstelling werd zaterdag te Nieuwpoort het stoffelijk overschot ten grave gedragen. Van Heist, Zeebrugge, Oostende en de Westkust waren talrijke vrienden uit de visserijwereld gekomen om een laatste groot te brengen aan de man die gans zijn leven door en door leefde voor de visserij en zoveel betrachtte voor het welzijn van de vissers.

x x x

Alex Verbanck werd geboren op 2 december 1884 te Adinkerke, als oudste zoon van een gezin van 14 kinderen. Thans zijn er nog regen in leven. Ook zijn vader, Jef Verbanck was visser, maar deze werd later door Prins Albert aangesteld als bootsman op de «Ibis»

Alex Verbanck sleet zoals de meeste van zijn makkers zijn jeugd in de visserijmiddens, en het was dan ook logisch dat hij reeds na zijn plechtige kommunie met de «schuute» van zijn vader voor het eerst in zee stak, en meteen definitief kennis maakte met het harde vissersbestaan. Achteraf monsterde hij nog aan op de «pannepots» van Mongsje Verhaeghe. «Sissen» Walraeve met Poliet Beyen en vele anderen. Dit duurde zo tot in 1908.

In 1908 kwam kapitein Blondé Leon naar De Panne om matrozen te zoeken voor een groot plezierjacht. Dit jacht lag gemeerd in de Gentse haven en behoorde toe aan de gebroeders Carels, die toen een fabriek van lokomotieven uitbaatte te Gent. Thans is deze instelling gekend als konstruktors van scheepsmotoren. Vijf man werden

VISAANVOER TE OOSTENDE

4-2	34	368.700
5-2	27	397.600
6-2	25	286.750
	86	1.053.050

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

31-1	6	23.498	258.980
1-2	12	54.642	608.670
3-2	14	107.626	1.305.920
4-2	15	100.200	1.193.900
5-2	12	105.840	1.156.420
	59	391.806	4.523.890

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

31-1	8	787	35.841	43,—	49,—
2-2	2	912	38.206	39,—	47,—
6-2	14	2.943	87.460	26,—	34,—
	24	4.642	161.507		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

GEEN AANVOER

AANVOER PER SCHIP TE ZEEBRUGGE

MAANDAG, 3 FEBRUARI 1963

Z.476	3	800	70	42.260
Z.407	8	2800	170	119.860
Z.400	10	3000	150	131.890
Z.733	7	2800	200	102.570
Z.257	11	3000	120	110.380
Z.445	5	1600	135	85.300
Z.68	1			2.790
Z.226	1			11.100
				1.193.890

WOENSDAG, 6 FEBRUARI 1963

Z.409	2	300	35	20.170
Z.437	11	3500	150	142.920
Z.428	11	2500	130	110.560
Z.526	5	1800	110	86.280
Z.122	5	2500	170	103.370
Z.556	7	2400	125	104.010
Z.449	5	1800	110	78.280
Z.590	5	2200	150	110.230
Z.471	6	2700	150	112.530
Z.402	5	3000	180	120.370
Z.473	5	1900	130	86.970
Z.184	5	1900	130	80.730
				1.156.420

DINSDAG, 4 FEBRUARI 1963

Z.24	4	1500	90	69.060
Z.199	8	3000	150	125.790
Z.453	2	300	35	20.100
Z.403	4	1100	90	58.820
Z.552	3	900	90	44.120
Z.149	7	3000	150	122.660
Z.472	7	3000	150	147.190

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	4-2-1963	5-2-1963	6-2-1963
Grote schelvis	21,—23,20		
Middelmatige schelvis	14,—18,—	13,80-23,—	13,20-16,80
Kleine schelvis		8,—11,40	9,20-13,20
Kabeljauw		7,—9,60	8,20-8,80
Gullen	9,—12,60	8,40-12,80	6,80-9,80
Wijting	7,60-9,80	6,80-11,40	7,60-9,20
Schaat	9,60	4,—8,—	
Zeebaars	14,—	6,—14,80	7,80
Leng	10,40-12,60	4,80-10,60	4,60-9,40
Schartong	9,40-12,80	9,60-14,40	11,80-13,20
Heilbot	7,—9,80	5,20-9,60	7,40
Koolvis	11,—47,40	15,60-46,20	15,—42,—
Hondstong	7,40	7,80-12,20	6,40-10,40
Zeevolf	6,—14,—	4,80-13,20	
Platen		5,80-7,60	5,40-6,40

MARKTBERICHTEN

NIEUWPOORT

GEEN AANVOER

Grote tong — Grosse sole
Bloktong — Sole moyenne
Fruittong — Sole 3/4
Schone kleine tong — Petite sole
Kleine tong — Toute petite sole
Grote tarbot — Turbot gros
Middelm. tarbot — Turbot moyen
Varia — Divers
Griet — Barbue
Pieterman — Grane vive
Grote pladijs — Grosse plie
Middelm. pladijs — Plie moyenne
kleine pladijs — Petite plie
Deelvis — Portion
Kabeljauw — Cabillaud
Gul — Petit cabillaud
Keilrog — Raie radiée
Rog — Raie
Tilten
Scherpstaarten
Halve man
Grote wijting — Gros merlan
Kleine wijting — Petit merlan
Bot — Flet
Schar — Limande
Zeehaai — Aiguillat
Zeehond — Chien de mer
Robaard — Grondin rouge
Knorhaan — Grondin

ZEEBRUGGE

4-2-1963 5-2-1963 6-2-1963

38—39	38—39	38—39
34—35	33—34	31—33
28—30	28—29	25—27
27—28	28—29	25—27
26—28	27—28	25—27
40—42	50—62	40—42
25—30	25—30	30—35
15—25	19—22	19—22
15—20	15—20	15—20
5—6	5—6	5—6
5—6	5—6	5—6
5—6	5—6	5—6
4—5	4—5	4—5
13—14	10—14	11—12
9—10	9—10	6—10
10—11	11—12	8—9
6—7	6—7	6—7
5—6	4—5	4—5
5—6	4—5	4—5
4—5	4—5	4—5
5—6	5—6	4—5
4—5	4—5	3—4
—	—	—
—	—	—
4—5	4—5	4—5
4—5	4—5	4—5
—	—	—
—	—	—

GENT van 26 jan tot 1 feb. 1963 (per kg)

Tongen 3-4 75-80, voor-kleine 68, kleine 48; Grote tarbot 120, midd. 90, kleine 50; Griet 94; Schol grote iek 38-42; kleine iek 24-27; platjes 25; Schelvis midd. 68; kleine 45; Rog vlerken 65-76; Kabeljauw 50-76; Gullen 60; repen 58-68; Hoze-mondhamme 74; Wijting 16-24; Steenschol 48; Arend (Pieterman) 58-65; Rode knorhaan 34-39; Zeebaars repen 65-68; IJle haring 22-25 Haringshaai 48-75; Heilbot 94; Zalm 220, gepelde garnalen 220-280 F

BRUSSEL van 26 jan tot 1 feb. 1963 (per kg)

Tongen 3-4 90; voor-kleine 75; Tarbot grote 130; midd. 95; kleine 60; Griet kleine 55; Schol grote iek 40-46; iek 3de slag 28; Schelvis midd. 65-78; Rog vlerken 62-75; Kabeljauw 55-78; Wijting 24-30; Zeebaars repen 68-75; Heilbot 100; gepelde garnalen 240-290 F

OOSTENDSE MARKT IN CIJFERS

MAANDAG, 4 FEBRUARI 1963

IJSLAND			
O.317	22	1800	— 831.494
MORAY			
O.335	15	290	— 153.190
O.305	15	150	— 66.110
KANAAL			
Z.546	10	130	1100 90.360
O.69	12	170	1100 95.790
Z.516	15	130	1800 113.050
O.105	15	250	— 109.522
O.215	15	180	1400 119.800
O.312	15	190	900 108.060
O.66	15	180	1000 105.022
Z.543	12	280	1000 172.370
O.300	12	260	— 121.750
O.151	14	150	1200 94.000
KREEFTENPUT			
O.457	15	100	3400 112.455
O.191	11	100	4200 145.130
WEST			
N.744	5	80	2200 85.940
N.741	4	100	2100 86.920
O.196	6	100	4500 156.120
O.77	4	120	1800 75.810
N.740	4	100	1700 68.830
N.750	5	100	1900 74.520
N.728	5	100	2500 107.615
Z.290	5	140	2500 104.300
N.703	5	100	2100 89.140
N.730	5	100	2400 106.080
N.701	2	30	400 17.690
N.722	5	100	1800 78.160
O.147	3	80	1600 74.630
N.814	5	100	1200 50.100
O.142	3	100	2200 99.640
N.7	4	60	1200 47.760
O.148	4	100	1400 69.350
O.225	6	150	3200 137.085
N.210	6	200	3400 161.890

DINSDAG, 5 FEBRUARI 1963

IJSLAND			
O.250	18	470	— 193.178
O.129	17	700	— 348.530
O.294	18	1350	— 537.395
O.85	18	1400	— 641.098
MINCH			
O.295	11	80	— 39.815
Z.212	15	260	— 139.208
KANAAL			
O.175	11	150	400 73.700
O.127	10	150	300 65.380
O.287	12	150	1000 99.050
O.109	12	160	1100 117.700
O.87	15	140	600 75.240
WEST			
N.763	5	200	2400 127.340
Z.460	8	120	3600 139.620
N.33	3	60	600 41.840
Z.530	7	150	4500 164.300
Z.562	10	200	6300 240.250
Z.468	6	150	2300 103.140
O.192	6	140	2200 90.020
Z.420	9	220	4500 159.070
O.37	3	60	500 29.620
Z.560	6	120	3500 140.080
Z.570	5	120	3000 109.950
O.38	4	100	1100 54.440
O.15	4	80	2000 80.160
KREEFTENPUT			
Z.444	11	80	3300 120.610
Z.583	12	60	3000 98.520
Z.491	10	100	2400 97.980
WOENSDAG, 6 FEBRUARI 1963			
IJSLAND			
O.296	20	900	— 333.840
NOORDZEE			
O.231	13	275	— 101.710
KANAAL			
Z.419	10	200	2400 127.950
Z.581	12	160	1090 78.610
KREEFTENPUT			
O.131	13	80	5000 158.380
Z.417	12	60	3600 118.780

Z.452	12	160	4000 133.740
WEST			
N.732	5	130	3000 114.240
N.819	4	250	1200 121.910
Z.775	12	150	4000 161.560
Z.558	6	150	5000 172.900
N.710	4	100	2500 84.620
Z.432	6	100	2600 106.190
O.166	10	200	3000 119.430
N.762	7	200	3500 158.870
N.209	5	100	2500 87.693
O.346	5	170	1800 81.770
C.267	4	120	3800 116.200
Z.544	5	170	4600 156.550
B.603	5	120	2600 100.850
O.185	5	130	3000 111.200
O.147	1	60	600 48.410
O.348	3	100	2000 79.210
Z.542	9	250	6000 202.630
O.345	5	140	2400 95.030

VERWACHTINGEN

MAANDAG 11-2-63

IJsland : O.316, O.282, O.331, O.286
O.239, O.298, O.80 (1750 B)

Noordzee : O.333

Kanaal : O.174, O.235, O.82, O.268
O.292, O.249, O.266

Witte Bank : O.326, Z.422, Z.537,
Z.407, O.218, Z.274

West : O.327, O.214, Z.548, N.210,
N.744, N.741, O.196, N.740,

O.77, N.750, N.728, N.761, N.703,
N.730, O.191, N.701, N.722,

O.312, O.147, N.814, O.142,
O.225, O.165, O.156, O.204

Kreeftenput : Z.559

Moray : O.124, Z.459

MAANDAG 11-2 of DINSDAG 12-2-63

IJsland : O.324

DINSDAG 12-2-63

IJsland : O.217, O.90

Kanaal : Z.405

West : N.763, Z.460, N.33, O.127,
Z.530, Z.468, O.192, Z.560, Z.570,
Z.491, O.15, N.7, O.48

Kreeftenput : Z.549, Z.539

WOENSDAG 13-2-63

Noordzee : O.228

West : N.722, N.819, Z.558, N.710,
Z.432, O.166, N.209, N.762,
O.346, O.267, O.185, B.603, Z.544
O.348, O.345, Z.222

Oostendse Vismijnecho's

(Vervolg van bladzijde 5)

naar de diepvries gedaan hetgeen ook wel zijn invloed zal hebben tijdens de komende maanden.

ZEER KLEINE IJSLANDSE VANGST

Slechts een IJslander, de O.296 die wel een bijzonder kleine vangst in de afslag bracht en dan ook met een verre van bevredigende resultaat moest tevreden zijn. Dit grote schip bracht het inderdaad niet verder dan 333.000 F dit voor een vangst van ongeveer 850 benen die dus wel iets goedkoper verkocht werden dan de voorgaande dagen. Ronde vis was bijzonder schaars want ook van de Noordzee kregen we maar één kleine vangst, gebracht door de O.231 die met een minimumresultaat van 101.000 F moest tevreden zijn. Voor dit schip zal dit cijfer wel zowat een rekord betekenen, zij het dan in omgekeerde zin.

STEEDS MEER TONGEN

Drie Kreeftenputters deden het verre van slecht alhoewel minder goed dan de schepen die op de West de visserij beoefenden. Toch kregen we hier ook drie opbrengsten die boven de 110.000 F bleven en wel van 118.000 naar 158.000 F schommelden, dit voor de Z.417 en de O.131. Zeer ruime vangsten tongen en platvis die goedkoop verkocht werden. Platvis ging bijna uitsluitend naar de opvangregeling evenals de verschillende rogsorteringen. Wijting werd nu eveneens aan opvangrijzen verkocht terwijl gullen gevaarlijk de opvangprijs benaderden.

Voor de Westschepen waren het goede resultaten. Hier waren de schepen maar zeer korte tijd in zee, de vangsten waren erg omvangrijk en bevatten bijna uitsluitend tong, platvis en rog. Voor zeehond waren de prijzen nog bevredigend alhoewel toch ook weer lager dan de voorgaande dagen. Hier bleven slechts een vijftal schepen van de 18 die verkochten onder de 6-cijfers opbrengst.

NOG MINDER KANAALSOORTEN

Twee schepen kwamen van het Kanaal. De beide vangsten, vooral deze van de Z.419, waren redelijk omvangrijk. Toch bleven de opbrengsten hier onder het renderend peil, enerzijds omdat de reizen langer waren en ook omdat de kosten veel groter waren. Kanaalvis kreeg evenals de vorige dagen weinig belangwekkende prijzen en de opbrengsten schommelden van 79.000 naar 127.000 F, dit voor de Z.581 en de Z.419.

VERKOOP STILGELEGD

Woensdag kregen we bijna uitsluitend tongenvissers aan de afslag. Dat zulks problemen zou meebrengen wat betreft het tijdig klaarkomen met het sorteren van de tongen was iets dat reeds dinsdagavond kon verwacht worden. Ondanks een hard labeur vanwege de tongensorteerders, konden deze het toch niet bolwerken en moest rond 11.15 u. de verkoop voor een driekwart uur geschorst worden. Nog een 5-tal schepen moesten toen verkocht worden, ook weer alle 5 met grote tongenvangsten. Terloops mag wel eens gewezen worden op de lastige job die de tongensorteerders nu hebben bij een aanvoer van zowat 180.000 kg. Men moet weten dat het aantal tongensorteerders zeer beperkt is en dat zulks reeds een grote kennis van zaken vereist. Als men dan nagaat dat nog geen twintig personen een aanvoer van 180 ton, stuk per stuk door hun handen moeten laten passeren en zulks in een zeer ongemakkelijke houding (gebukt) en bij een temperatuur onder het nulpunt, dan heeft men een klein gedacht van hun werk. Bovendien moeten die tongen, ten gerieve van de handelaars, in niet minder dan zeven sorteringen worden geraapt wat de moeilijkheid nog verhoogd. Het zou zeker niet misplaatst zijn moest bij omstandigheden zoals we ze nu kennen, zeer grote aanvoer aan lage prijzen, de tongsortering, iets minder doorgedreven worden en moest men zich beperken tot een viertal sorteringen zoals lappen en grote, 3/4 en bloktong, voor/kleine en kleine en een vierde sortering, de slips. De prijs voor driekwart tong en voor/kleine verschilt nog geen frank en daarvoor moet al dat werk van sorteren gedaan worden. De kopers die een verdere sortering zouden willen doorvoeren zouden dit nog altijd in hun pakhuis kunnen laten gebeuren.

Uitvaarten der vissersvaartuigen uit Zeebrugse haven

DONDERDAG 31 januari

Z.274, Kreeftenput
Z.405, Kreeftenput
Z.539, Kreeftenput
Z.545, Kreeftenput
Z.549, Kreeftenput

VRIJDAG, 1 februari

Z.510, Oost
Z.443, Kreeftenput

ZATERDAG, 2 februari

Z.548, Oost
Z.421, Witte Bank

MAANDAG, 4 februari

Z.201, West
Z.408, Oost
Z.458, West
Z.551, West

DINSDAG, 5 februari

Z.186, Oost
Z.430, Oost
Z.453, Oost
Z.470, Oost
Z.552, Oost
550, Oost
Z.568, Oost
Z.152, Oost

Te onthouden data in 1963

Bij het begin van elk jaar zouden onze reders eens de almanak moeten doorlopen om na te gaan op welke data en op welke dag de verschillende feestdagen komen.

Dat zulks van belang is kan zijn om de reizen van het vaartuig te regelen, zal wel zeker niemand ontkennen.

Beginnen we met de eerste belangrijke datum van dit jaar, de inzet van de vasten. Dit zal gebeuren op 27 februari, verder komt Pasen op 14 april en is 15 april een werkloze dag.

Eens april voorbij beginnen we onmiddellijk met een feestdag, deze van de arbeid 1 mei. Het feest van de arbeid komt dit jaar op een nogal ongelegen dag voor de visserij, een woensdag. Alle aanvoer zal dus moeten verwerkt worden op twee dagen. Een tweede feestdag in de meimaand valt op 23 mei, het feest van O.H. Hemelvaart. Die dag komt geleger aangezien het hier een donderdag betreft. Mits mooi weer kunnen wel gunstige prijzen betaald worden voor tongen, tarbot en kreeftjes. Het zal overigens een week zijn waar ver-

schillende werken een brug zullen maken, inderdaad met een dag verlof bij, de vrijdag, kunnen de mensen vier dagen thuis zijn. Ook in juni krijgen we dit jaar een feest, de 2de juni het feest van Sinksen, natuurlijk een zondag met een feestdag op de tweede Sinksendag die maandag is. Tegen die tijd is de voornaamste verkoopdag al verschoven naar de dinsdag en de woensdag zodat alleen het samenkomen van de aanvoer op twee dagen, enig marktbeletsel zou kunnen zijn. Ook tegen die tijd kunnen best enkele schepen verwerkt worden op de zaterdagmarkt van 1 juni.

Op 1 juli wordt zoals elk jaar, de verlofperiode ingezet voor de schoolgaande jeugd en van dan af worden ook de pensionaten gesloten, dit met de gevolgen van dien aard voor onze visprijzen. Van een andere kant wordt er meer vis verhandeld langs de kust en als we moeten oordelen naar verleden jaar, dan is het zomerseizoen voor de meeste van onze reders bepaald gunstig geweest. Toch moet er een bijzondere aandacht verleend worden aan een datum van 21 juli het

Nationaal Feest dat dit jaar gevierd zal worden op een zondag zodat ook dan weer de maandag geen verkoop zal ingericht worden in de Oostendse vismijn. Tegen die tijd zijn een groot deel van onze landgenoten in verlof en kan er zeker op die zaterdag wel wat vis verwerkt worden.

In de loop van een, naar we hopen zonnige maand augustus, krijgen we het feest van O.L. Vrouw Hemelvaart dat op donderdag 15 augustus doorgaat. Niet zo'n slechte dag voor de vismijn. Op 1 september herbeginnen de scholen en komen weer de scholen op de proppen. Het verlof is uit en stilaan herkrijgt de vraag naar vis zijn normale gestalte. September en oktober zijn de twee feestloze maanden van het jaar maar november wordt ingezet met het feest van Allerheiligen, dit jaar een typische dag: de vrijdag. Op de dag dat er normaal meest vis gegeten zou moeten worden, is het zondag waarschijnlijk, bijna zeker zal een dispensatie van het vleesderven verleend worden. De volgende feestdag is deze van 11 november. De wapenstilstand wordt

dit jaar herdacht op een maandag, het had beter maar ook slechter kunnen zijn. In elk geval in die week maar twee verkoopdagen, dinsdag en woensdag.

Tenslotte zijn we al weer in de laatste maand van het jaar beland waar we twee feestdagen hebben. Deze van de eindejaarsfeesten. Kerstmis en Nieuwjaar komen dit jaar even slecht als verleden jaar. Beide dagen komen in 1963 op een woensdag, zodat we wel een hele boel schepen op de maandagmarkt zullen krijgen en de rest op de dinsdag. De meeste reders zullen echter zeer waarschijnlijk de maandag laten markten, zodat die dag wel de grootste aanvoer zal genoteerd worden.

Vooraleer we zover zijn, zal er echter nog heel wat water naar de zee stromen en heel wat vis in de vismijn verkocht worden. Laten we om te beginnen hopen dat al het ijs spoedig terug water zal worden, de visprijzen zullen zich dan wel vanzelf herpakken. Verder geven we de reders de raad de bovenstaande data met een rood cirkeltje te omtrekken, voor zover dat nog niet gedaan werd.

V.V.V. SUKSES IN 1963 ?

Een vissersmuseum te Oostduinkerke

Voor de oorlog bezat Oostduinkerke zijn: «Oceanografisch Museum» dat, helaas enkele jaren slechts na zijn oprichting, door de oorlogsomstandigheden is verloren gegaan. Spijts dit zeer kortstondig bestaan had dit nochtans tamelijk bescheiden maar wegens zijn specifieke aard niettemin belangwekkend museum een ruime bekendheid verworven.

Te Oostduinkerke is men er van overtuigd dat de groei en de bloei van toeristische lokaliteiten waar ze ook mogen gelegen zijn, nauw samenhangt met de initiatieven die er genomen worden. Herhaaldelijk werd er gevraagd: waarom wordt het Oceanografisch Museum te Oostduinkerke niet wederopgebouwd? Het antwoord was: Het Oceanografisch Museum zoals het er voor de oorlog uitzag kan moeilijk wedersamengesteld worden, de meeste elementen zijn vernietigd of verloren gegaan. Maar de gemeente overheid en de V.V.V. wil iets anders in de plaats stellen en dat is: een vissersmuseum.

WAAROM EEN

VISSERSMUSEUM ?

Meer nog dan het vooroorlogs Oceanografisch Museum zou een vissersmuseum te Oostduinkerke op zijn plaats zijn. Oostduinkerke is steeds geweest: een van de meest typische vissersgemeenten van de Vlaamse kust. Het is een feit dat in het verleden Oostduinkerke bijvoorbeeld ieder jaar het

grootste aantal I'slandvaarders leverde.

Te Oostduinkerke is ook nog de vissersfolklore het levendigst gebleven. Gebruiken die elders verloren zijn gegaan, blijven te Oostduinkerke bestaan: de visserskermis, de jaarlijkse vissersmis, de garnalenvangst te paard. De VVV en de feestkomitees hebben trouwens van de vissersfolklore het voornaamste en trouwens veruit het meest succesrijke thema gemaakt van feesten, stoeten en vermakenlijkheden.

Het is overigens een vaststaand feit dat alles wat de visserij betreft een magische aantrekkingskracht blijft uitoefenen op de toeristen. De vissersfolklore, zowel in Bretagne als aan de Middellandse zee, zowel op het eiland Marken als aan de Vlaamse kust, blijft tot de verbeelding van de toeristen spreken.

Het sukses van een goed bestudeerd en zorgvuldig uitgewerkt vissersmuseum is dan ook bij voorbaat verzekerd, des te meer daar een dergelijk museum langs de Belgische kust nog niet bestaat.

HOE ZAL DIT VISSERSMUSEUM ER UIT ZIEN ?

Zo echt en zo getrouw mogelijk.

Daarom: niet opgesloten en als het ware «gemummificeerd» in een zieloos gebouw ergens in het centrum van de badplaats. Neen, volop in de duinen, los en natuurgelukkig, zoals de vissers leefden. Het

museum zal ondergebracht worden in een gerekonstrueerd vissersdorp bestaande uit echte vissershuisjes.

Een van die huisjes zal een oude visserswoning voorstellen, zoals die er van binnen uitzag: kraaknet, de keuken met Leuvense kachel, de typische rijt «wissen» gevlochten vissersstoeltjes, de blauwstenen vloer, het hoge ledikant, enz...

In een ander huisje zal het vissersgereedschap worden tentoongesteld. Een derde zal foto's, afbeeldingen, tekeningen en schilderijen van het vissersleven bevatten. Dit alleen reeds van een museum op zijn eigen worden. Zelfs indien men zich beperkte tot schilder- en beeldhouwwerken en kunstfoto's van artisten die te Oostduinkerke hebben gewerkt.

Een vierde huisje zal gewijd worden aan de typische visserskleedrendracht: de visser op zee, de visser thuis, de visser en zijn vrouw op hun zondags, de visserskinderen.

Een vijfde zal miniatuurmodellen voorstellen van de verschillende soorten vissersvloepen, een doorsnede van een vissersboot, de evolutie in het bouwen van vissersschepen.

De verschillende vissoorten die onze vissers aan wal brengen zullen er getoond worden, hetzij in beeld hetzij op «sterk water», hetzij in aquariums.

Een van die huisjes zal een vissersherberg voorstellen, met de oude schuiftafel, het witte zand op de vloer, de typische toog met porseleinen hefboom-bierpomp. Dit café zal trouwens werkelijk als

schenksaal uitgebaat worden en daartoe in concessie gegeven worden.

Tussen de verschillende huisjes in zullen perken worden aangebracht met de zeer interessante en specifieke flora uit de duinen, zodanig dat ook liefhebbers botanisten er hun gading zullen vinden.

WAAR ZAL HET WORDEN

AANGELEGD ?

Een van de bestgeschikte zal het mooie duingrond zijn langs de verleugde nieuwe Ydelaan, dicht bij het Mariapark. Het spreekt vanzelf dat het bouwen van enkele afzonderlijke vissershuisjes op verre na niet zoveel zal kosten als het optrekken van één enkel museumgebouw, dat zou moeten voldoen aan een minimum van eisen zonder welke het alle standing zou missen. Voor het bouwen van een openlucht-museum zullen, de tewerkgestelde werklozen zeer goed kunnen instaan. Niets verplicht ten andere 't ganse museum in één af te werken. Het kan desnoods in verschillende periodes gebeuren.

Wat betreft het eigenlijke museum-materiaal dat in de huisjes zal dienen ondergebracht, ook hier voorziet men een geleidelijkheid in de verwezenlijking. Een museum is overigens een levend organisme die zin dat het steeds wordt aangevuld.

Vast staat in ieder geval dat dergelijk openlucht-museum het prestige van Oostduinkerke ten zeerste zal ten goede komen en voor deze badplaats een nieuwe troef zal uitmaken die men moeilijk kan overschatten. — do

VERGOEDING AAN DE VISSERS SLACHTOFFER VAN EEN ARBEIDSONGEVAL

Volksvertegenwoordiger Claeys richtte een vraag tot de minister van Sociale Voorzorg, in verband met een geval dat hem bekend gemaakt werd van een visser uit de kustvisserij welke wegens arbeidsongeval sedert 1-5-62 werkonbekwaam is. De vergoeding bedraagt 1320 F in 14 dagen. Dit is merklijk minder dan de werklozensteun. Bij nader onderzoek werd vastgesteld dat de verzekeringspremie en de vergoeding aan die arbeids-slachtoffers berekend wordt op grond van fiktieve lonen, ingedeeld volgens 6 categorieën van schepen en onderverdeeld volgens de verschillende functies aan boord.

Anderzijds werd vastgesteld dat er nog lonen als basis van berekening gelden van 44.268 F of zelfs 40.000 F per jaar voor een volwasen (KB 5-7-53). Ook de vergoedingen voor weduwen en wezen worden op dezelfde bedragen berekend. Men kan zich voorstellen wat dit inkomen geeft bij dodelijk ongeval?

Derhalve vroeg dhr Claeys hem te laten weten:

- 1) Of de minister deze toestand nog gerechtvaardigd acht.
- 2) Of hij het mogelijk acht een nieuw KB te laten verschijnen dat een dubbele herziening inhoudt: de aanpassing der fiktieve jaarlonen en de vermindering van het aantal schepen.
- 3) Of in dit geval de weduwen en wezen een aanpassing zouden toegekend worden.

Nota van de redactie:

In ons vorig nummer verscheen een wijziging aan de ongevallenwet, waaruit blijkt dat het gemiddeld jaarloon vanaf 1963 op 40.000 duizend frank wordt gebracht voor categorie I.

Er dient opgemerkt dat, als dit gemiddeld maandloon niet hoger ligt, het eenvoudig is omdat de officiële jaaropbrengsten van de schepen niet groter is. Deze vaartuigen betalen bijgevolg op hun brut opbrengst voor de ongevallenkas zeer weinig omdat ze weinig opgeven. Immers veel van die eigenaars in akkoord met hun bemanning verkopen in de officiële afslag slechts de helft en minder van hun opbrengst. Het is dan ook niet te verwonderen dat hun vergoeding bij ongeval in evenredigheid is met hun stortingen.

Aan die toestand kan slechts verholpen worden voor zover op de eerste twee categorieën van vaartuigen, geen rekening zou gehouden worden met hun officiële verkopen, maar wel met hun officieuze. In dergelijk geval zal de bijdrage aan de Gemeenschappelijke Kas door de reders van die categorie te betalen, zeker in evenredigheid moeten gebracht worden met de werkelijke opbrengsten.

Aldus zouden de vergoedingen bij ongeval automatisch verhoogd worden.

We zijn benieuwd te vernemen wat de minister hierop zal antwoorden.

berichten van de rederscentrale

1. — OPVANGREGELING HARING

Wij delen aan onze leden mede dat het haringseizoen als beëindigd dient beschouwd, vanaf 1-2-1963.

Het sekretariaat van Rederscentrale maakt thans de definitieve afrekening klaar om deze aan de Beheerraad ter goedkeuring voor te leggen.

Van zodra de afrekening goedgekeurd werd zullen de terugbetalingen van het batig saldo aangevangen worden.

2. — AKTIE TOT HULPVERLENING IN HET KADER VAN « WIE DOET WAT ? »

Bewust van de noodzakelijkheid de armen in deze harde wintertijd te helpen en in de overtuiging dat alle leden-reders de aktie in samenwerking met de Rederscentrale zullen ondersteunen, werd vanaf deze week overgegaan tot een gratis visverdeling aan de noodlijdenden, elke week op dinsdag en vrijdag.

Wij hebben gemeend deze aktie centraal vanuit de Rederscentrale te moeten organiseren om versnippering te voorkomen en het beste resultaat te verwezenlijken.

Het steentje dat als bijdrage van de reders in deze aktie tot hulpverlening gevraagd wordt: één ben vis geven telkens u verkoopt.

Hoe kan dit praktisch nu geschieden?

Wel, wij zouden u willen voorstellen uw visafslag toelating te verlenen, telkens u verkoopt, een bedrag van 250 F voor de midden-slagschepen en 300 F voor de hoogzevisseerijschepen te laten afhouden.

De aldus verzamelde gelden zouden dienstig zijn om «uw ben vis» welke u gegeven hebt te financieren.

Anderzijds zal er, buiten uw gift, nog andere vis moeten geleverd worden. De financiering hiervan zal geschieden door private personen en firma's welke onze aktie negen zijn.

Voor het kuisen en transport werd ons de medewerking verzekerd door groothandelaars en visverwerkende nijverheden.

Wij zijn overtuigd dat u ons initiatief naar waarde zult weten te schatten, het volledig zult bijtreden en het volledig zult onderschrijven door uw steun ter waarde van één ben gratis per verkoop.

3. — ALGEMENE VERGADERING

We delen onze leden nu reeds mede dat de algemene vergadering zal plaats hebben ten stadhuijze op vrijdag 5-4 as. te 10 uur.

JAARBEURZEN EN TENTOONSTELLINGEN IN 1963

Hierna geven wij een overzicht van de voornaamste jaarbeurzen en tentoonstellingen, die in 1963 in ons land zullen worden gehouden.

Brussel:

- 2 tot 10 februari: Internationaal Salon van het Bouwbedrijf en de Decoratieve Kunsten.
- 10 tot 17 februari: 43ste Internationale Tentoonstelling van de Landbouw en Landbouwmachines.
- 16 tot 24 februari: Salon Kunststoffen en menselijke aktiviteit.
- 8 tot 17 maart: 12de Internationaal Salon van de Uitvinders.
- 16 tot 24 maart: 2de Salon van de ideale woning, alsook decoratie en meubilering van de woning.
- 30 april tot 12 mei: 36ste Internationale Jaarbeurs van Brussel.

Mechelen:

- 8 tot 13 februari: 22ste Nationale Meubelbeurs.

Gent:

- 29 maart tot 7 april: 1ste Europese Vakbeurs voor Handel, Ambachtswezen en Moderne Uitrusting.

Bericht van de directie van de Vissershaven van Oostende

Vanwege de direktie van de vissershaven wordt de aandacht er op gevestigd dat de bennen vis die «van onder» verkocht worden in principie 50 kg moeten bevatten. Deze manden vis worden inderdaad over het algemeen niet gewogen. Daarom is het nodig dat voortaan deze bennen volledig worden opgevuld, dit om gegronde klachten vanwege de handel, over tekort in gewicht, te vermijden. Voor vissoorten waar het bijna onmogelijk is 50 kg in een mand te grijpen, zoals het geval is met knorhaan, soldaten, zeehond en haai, moeten de bennen bijgevolg goed gevuld zijn. Wie hieraan geen gevolg geeft, zal er de gevolgen van moeten dragen.

Machinist verongelukt aan boord van Z.425 «Research»

Vorige week zaterdag deed zich aan boord van de Zeebrugse eenheid Z.425 «Research» een dodelijk ongeval voor waarbij de 21-jarige machinist Henri Pierre Dumarey om het leven kwam. De ongelukkige woonde in de Dorpstraat, 23 te Bredene, en had zopas zijn legerdienst vervuld.

De Z. 425 had woensdag 30 januari jl. de Oostendse vissershaven verlaten met bestemming naar de visserijgronden van het Bristolkanaal. Toen in de loop van zaterdag de visserij bedreven werd op ongeveer 30 kilometer van de Engelse kust, ter hoogte van Pembrokehire, begaf de machinist Dumarey

zich naar de machinekamer voor een controle. Het viel de bemanning evenwel op dat betrokkene tamelijk lang weg bleef, waarop besloten werd na te gaan of er niets gebeurd was.

In de machinekamer wachtte hen evenwel een vreselijk schouwspel. De ongelukkige visser was als het ware verpletterd door de motor en had reeds opgehouden te leven.

Verondersteld wordt, dat hij bij een nazicht van de motor bij de trui gegrepen werd, en aldus meegeleurd werd met het noodlottige gevolg. Hierdoor liep ook de motor defekt, zodat de schipper noodgedwongen sleephulp diende in te roepen, om naar de vissershaven van Milford opgesleept te worden. Aldaar werd onmiddellijk door de bevoegde diensten een onderzoek ingesteld. De betrokkene reder, Pierlot Maurice uit Heist gaf ondertussen opdracht aan de walkapitein af te reizen naar Milford ten einde aldaar de nodige schikkingen te nemen voor het overbrengen van schip en het stoffelijk overblijfsel van de verongelukte machinist.

De Z.425 «Research» wordt einde deze week in de thuishaven verwacht.

Ons blad biedt aan de familie Dumarey haar meest oprechte blijken van deelneming aan in het zware en onverwachte verlies dat hen komt te treffen. — B

PUBLICITEIT IN

HET VISSERIJBLAD

DOET UW

ZAKENCIJFER

STIJGEN !

Zeevisserij in de Senaat

Vorige week gaven we in ons blad de tussenkomst weer van senator Dekeyser inzake de zeevisserij.

Donderdag jl. noteerden we nog de tussenkomst van senator Lauwereins en het antwoord van de minister.

De vereiste commentaar in verband hiermede, zullen we publiceren in ons volgend nummer.

DE ZIENSWIJZE VAN DE MINISTER

De heer Héger, minister van landbouw (in 't Frans) — In verband met de zeevisserij moge ik de heer Dekeyser verzoeken voor zijn amendement niet aan te dringen. Dit laatste zou weliswaar slechts een voor de propaganda bestemde uitgave van 150.000 frank medebrengen, maar de vereniging voor propaganda moet alleszins een nieuwe structuur krijgen. Mocht ondertussen een inspanning nodig blijken, dan zouden wij gebruik kunnen maken van het krediet dat te onzer beschikking wordt gesteld voor de commercialisatie der producten.

De aanverving van scheepsjongens is een probleem. De toegekende premies kunnen onvoldoende lijken. Alleen een verbetering van de economische toestand echter kan hierin een wijziging brengen. Het is de bedrijfsraad voor de visvangst en de economische zaken die zich bezighouden met de voor het bijhouden van de boekhouding verleende premies. Verleden week, werd aan het comité der ministers van de Gemeenschappelijke Markt een verzoek voorgelegd van de bedrijfsraad voor de visvangst in verband met een reeks vraagstukken waarvoor een algemene regeling van de gemeenschap moet worden gevonden. Een dezer vraagstukken betreft de verplaatsen. Op dat gebied kunnen de Zes niet voorbijgaan aan de belangen van andere landen die in dezelfde wateren vissen. Zo zijn Denemarken, Zweden, Noorwegen, IJsland en verder gelegen landen als de USSR, bij dit vraagstuk betrokken. Het komt er dan ook op aan te weten of de Zes eerst moeten worden verzocht de inventaris op te maken van onze middelen en of in het kader van een andere conferentie het advies van de andere landen gevraagd dient te worden.

Wij zijn niet tot een besluit gekomen, daar wij geen eenstemmigheid hebben kunnen bereiken. Ik hoop, dat een beslissing zal kunnen worden getroffen op 11 of 12 februari. Er moet iets bereikt worden.

EEN ANDERE TUSSENKOMST

De heer Lauwereins — Te midden van deze vloedgolf van spreekbeurten over landbouwproblemen ben ik gelukkig de tweede spreker te zijn die handelt over de visserijproblemen. Ik had gemeend vroeger aan het woord te komen, maar ik heb mij vergist en zal er voor zorgen dat dit niet meer gebeurt in de toekomst.

In een studie van 1961 wees ik

in verband met het zeevisserijprobleem op het verband tussen het economisch en het sociaal aspect. Ik zal dit verslag aan de minister overmaken.

Met de heer Dekeyser wijs ik er op dat te veel ministeriële departementen betrokken zijn bij het zeevisserijbedrijf en dat de zeevisserij in de ons omgevende landen meer bescherming en steun ondervindt.

De toestand is nochtans verbeterd dank zij de opvangregeling, de slooppremie, het wetenschappelijk onderzoek en de gunstige visserijconjunctuur. Dit zou moeten toelaten nog andere plannen te realiseren.

De verbetering van de arbeidsvoorwaarden zou moeten gepaard gaan met de modernisering van de vloot, waar veiligheid en hygiëne nog veel te wensen overlaten. Zeker evenveel als de landbouwarbeider heeft de visser recht op menswaardig bestaan.

(De heer Struye, voorzitter, neemt opnieuw het voorzitterschap waar).

De reders zelf hebben erkend dat er op sociaal gebied verbetering nodig is. Het gezin van de visser heeft geen familiaal leven. De visser gaat drie of vier weken op zee.

De revalorisatie van het vissersberoep is dringend noodzakelijk en de pensioenregeling moet worden opgelost. Het visserijbedrijf moet als een gesloten nijverheid worden beschouwd.

Men zou kunnen in overweging nemen dat na een aantal jaren dienst in de visserij het personeel voor overheidsdiensten in aanmerking komt. De koppeling van beurtvaartstelsel en aanvoerregeling kan het gezinsleven bevorderen.

Het ministerie van volksgezondheid bereidt een wet voor op de keuring van de vis, maar ook de minister van landbouw werkte reeds een wet uit op de kwaliteit. Hier is coördinatie nodig.

De wet van 20 juli 1962 op de verpakking, het vervoer, de opslag, enz., wacht nog op de uitvoeringsbesluiten.

De opvangregeling zou een vaste basis moeten krijgen en de vissers moeten bij de valorisatie van de aanvoer meer betrokken worden.

Iedereen is het eens over de noodzakelijkheid van propaganda, maar niemand geeft er de aanstoot toe. Hier zou een nationale dienst nodig zijn voor de afzet.

In de cantines van de ministeriële departementen wordt slechte vis opgediend, wat een averechtse propaganda uitmaakt.

Ik dring aan op een betere economische voorlichting over de toestand van het bedrijf. Zijn de gegevens verstrekt door de reders wel betreuwenswaardig? En wat wordt met deze gegevens gedaan? Zij zouden dienen voor een geleide visserij, voor nieuwbouw, voor kredietverlening, voor ontwikkeling van de verwerkte industrie, enz.

Een financieringssysteem voor de ganse visserij is noodzakelijk. De mogelijkheden zijn nu groter voor

de vloot dan voor de andere sectoren.

Het wetenschappelijk onderzoek moet worden geïntensifieerd. Het beschikt nog niet over voldoende middelen en personeel.

In het kader van het verdrag van Rome werd voor de visserij alleen een eerste aanpassing verzekerd van de nationale tarieven.

Voor de visserijconferentie van de EEG die eerlang plaats heeft, is het noodzaak dat de Belgische visserijbelangen stevig worden verdedigd. Het kader mag niet tot de zes beperkt worden. De planning moet nieuwe en concrete elementen durven opnemen zoals koude ketting, rationalisatie van de distributie, modernisering van de vloot, uitbouw van de visverwerkende nijverheid, exportpolitiek, financiering, enz. Zijn de ambtenaren reeds met de voorbereiding van deze conferentie bezig?

Sommige vraagstukken zijn zeer actueel, zoals de subsidiepolitiek in het buitenland. In Duitsland, Groot-Brittannië en Nederland wordt bij de uitvoer ruime steun verleend. De verre visserij werd in Nederland tot nog toe niet beoefend maar krijgt nu een subsidie van een miljoen gulden. Welke terugslag zal dit op de Belgische visserij hebben? Zal men in België ook subsidies toekennen en onder welke voorwaarden?

In totaal wordt circa 130 miljoen kg vis ingevoerd voor 1,8 miljard F. Voor bepaalde vissoorten en op bepaalde perioden kan dit nadelig worden en de invoer zal ongetwijfeld toenemen, wanneer Noorwegen en Denemarken tot de EEG toetreden.

In verband met de EEG is bv. de haring een probleem. In België loopt de aanvoer achteruit en de verwerkende nijverheid heeft grondstoffen te kort. Deze nijverheid moet sedert 1 januari 1962 een invoerrecht van 6 pct betalen op de invoer uit andere landen dan de EEG-landen in de periode van 15 juni tot 15 februari, om Nederland te bevoordelen terwijl vroeger vrijdom bestond. Op dat gebied kreeg West-Duitsland een vrijstelling voor 75.000 ton. Wat is te doen tegen deze ongelijke behandeling?

Wij kennen geen steun aan de uitvoer, geen marktprospectie. De laatste jaren bedraagt onze uitvoer slechts 17 miljoen kg voor 270 miljoen F.

Tot besluit meen ik dat de minister een uitsluitend met de zaken van de zeevisserij belast ambtenaar aan zijn kabinet moet toevoegen. Het gaat over een tak van onze economie die een investeringswaarde van 6 miljard heeft en in 1961 een totaal van 25.000 personen tewerkstelde.

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Opvarenden van de O. 69 « SEA LADY » gekonfronteerd Was schipper Vinck toch niet dronken ?

De onderzoeksraad voor de zeevaart kwam woensdag opnieuw bijeen onder voorzitterschap van de heer Vander Cruyssen. De heer Bertein vervulde het ambt van rijkskommissaris.

De raad had eraan gehouden twee opvarenden van de O. 69 «Sea-Lady» die in 1961 het lichtschip Spurn had aangevaren te konfronterten. Tijdens het onderzoek immers werden talrijke tegenstrijdige verklaringen van de bemanningsleden vastgesteld. Een van hen, Eylandt Gerard, hield o.m. staande dat schipper Vinck en motorist Coopman dronken waren.

Bij een nieuwe ondervraging bleef Eylandt z'n vorige verklaringen met bezwarende inhoud staande houden waarna matroos Deschacht Albert tijdens de konfrontatie evenzeer staande hield dat de schipper niet dronken was.

Niettegenstaande het herhaalde aandringen van de raad om de

waarheid te vernemen bleven beide getuigen op hun standpunt tot Eylandt gewezen wordt op de zware gevolgen welke zijn beweringen kunnen hebben voor schipper Vinck. Wanneer een schipper in staat van dronkenschap een schip bestuurd wordt hij door de wet als misdadiger vervolgd en kan daaruit ook een beroepsdoodstraf volgen.

Tenslotte wijzigt Eylandt dan toch enigszins z'n verklaring en zegt dat hij de schipper voor dronken aanzag.

Het werd aldus een goede dag voor de verdediging. Mter Boels drong daarna aan opdat nu Eylandt met motorist Coopman zou gekonfronteerd worden, doch de rijkskommissaris en de voorzitter waren van oordeel dat de raad thans over voldoende elementen beschikte om de betrokkenen te vonnissen. De heer Bertein zal volgende week zijn requisitoire uitspreken.

DEMONSTRATIE MET AUTOMATISCHE SCHEEPSLIJFT TE OOSTENDE

Zaterdag greep op de « Verenigde Oostendse Scheepswerven » een demonstratie plaats, met de eerste automatische scheepslijft. De voornoemde installatie is tevens de eerste in haar soort in geheel Europa.

Niettegenstaande het vrij koude weder hadden toch een aantal belangstellenden eraan gehouden deze demonstratie bij te wonen, die heel zeker van groot belang zal zijn in de scheepsbouwbedrijfsheid van morgen.

Deze automatische scheepslijft heeft een vermogen van 1.500 tot 2.650 en het was het Belgisch Rijnschip « Janine » die de eer genoot het onderwerp te zijn van deze eerste officiële ingebruikstelling van de betrokken scheepslijft.

Niettegenstaande de geweldige ijsvorming welke bestond, kon het veertig meter lange Rijnschip gemakkelijk uit het water getild worden en ter hoogte van de begane grond gehesen worden, om naderhand naar de verderaf gelegen droogwerf gebracht te worden.

Marktberichten Zeebrugge

Wegens omstandigheden, buiten onze wil om, verkeren wij deze week in de onmogelijkheid, het wekelijks marktoverzicht van Zeebrugge te publiceren.

Onze lezers worden er evenwel op gewezen dat volgende week dit overzicht opnieuw normaal zal verschijnen.

PNEUMATISCHE GOLFBREKER

Op een tentoonstelling in Moskou die doorging onder het motto: « Industriële methoden en nieuwste constructies bij de havenbouw », werd een demonstratie gegeven met een pneumatische golfbreker, welke ontworpen werd om havens te beschermen tegen de golfslag.

Het model dat op de tentoonstelling te Moskou wordt gebruikt, is dat van de haven van Novorissisk aan de Zwarte Zee.

Op de bodem van de zeestraat, worden geperforeerde buizen gelegd, die verbonden zijn met een luchtkompressor-stator. De lucht in de buizen, die onder een zeer hoge druk wordt verhit, wordt uit de openingen geperst, verbrijzelt de golf van onder en breekt op deze wijze zijn stootkracht. Het gevolg van deze actie is, dat een aankomende golf op het moment dat deze de havening bereikt, plotseling omhoog bruist en in myriaden druppels uiteenvalt.

Grotendeels

Belgische constructie

Het eigenlijke ontwerp van de volledig automatische scheepslijft is van Amerikaanse oorsprong. Hier dient evenwel aan toegevoegd te worden dat de constructie voor ruim 80 t.h. op Belgische bodem geschiedde. Daar waar vroeger slechts één schip afzonderlijk op het droge kon geplaatst worden, kan dit thans terzelfdertijd voor verschillende vaartuigen geschieden.

Terwijl koortsachtig wordt gewerkt aan de voltooiing van het tweede gedeelte van deze scheepslijft, kan thans reeds gezegd worden dat de proefneming met het eerste gedeelte volledig geslaagd is. Dusdanig wordt gehoopt dat zonder onvoorziene omstandigheden de volledige lift halverwege maart volledig bedrijfsklaar zal zijn.

Anderzijds wordt de officiële opening van het volledige kompleks voorzien voor 18 mei a.s. — B.

PRODUKTSCHAP

In de bestuursvergadering van het produktschap voor vis en visprodukten heeft men geen overeenstemming kunnen bereiken over het voorstel de uitvoering van de verordening import en export van oesters 1963 reeds per 1 februari tijdelijk te doen staken.

De commissie minimumprijzen in verband met de visconservenindustrie heeft geen eenstemmigheid kunnen bereiken. De voorzitter deelde mee, dat de Nederlandse vissersvloot aan het eind 1962 uit 2474 schepen bestond. Dat betekent een teruggang in vergelijking met het jaar daarvoor van 19. Er is een daling in het aantal motorloggers, namelijk van 183 tot 162. De Noordzeekotters zijn echter opnieuw in aantal vermeerderd. De stijging was van 289 tot 323. De vloot kreeg er zeven nieuwe motortrawlers bij, waaronder twee hektrawlers.

In 1962 was de aanvoer van vis inclusief haring, schaal- en schelpdieren en zoetwatervis in het IJselmeer 254.317 ton tegen 282.005 ton in 1961 en 270.478 ton in 1960. De sterke daling lag voornamelijk aan de gedaalde aanvoer van gezouten en verse haring en makreel.

De totale waarde is gestegen van f 136.001.000 in 1960 via f 140.439.000 in 61 tot f 160.764.000 in 1962. Er werden in totaal 448.835 kantjes gezouten haring aangevoerd, dat is 185.683 kantjes minder dan in 1961 en 181.777 minder dan in 1960. De uitvoer was in 1962 176.600 ton ter waarde van f 190,8 miljoen. De hoeveelheid daalde daarmee 3 procent, de waarde steeg 11 procent.

JAPANNERS BEDRIJVEN VISSERIJ VOOR GROENLANDSE KUSTEN

De aankomst van enkele Japanse treilers voor de Groenlandse kusten is zonder twijfel een der meest merkwaardige feiten die zich voordeden in de visserijbedrijfsheid der laatste 10 jaar, en waarvan men het waarlijk revolutionair karakter niet genoeg kan onderlijnen.

Thans gaan treilers uit negen verschillende mogendheden de Groenlandse kabeljauw gaan vangen in de voornoemde wateren. Het zou dan misschien ook wel gerechtvaardigd zijn zich af te vragen of de kans niet gelopen wordt dat, door de ware invasie, deze vissoort geleidelijk aan zou uitgeput worden. Door het feit dat thans ook de Japanners een bijzonder grote belangstelling zijn gaan tonen voor deze wateren is dit vraagstuk niet langer denkbeeldig.

In 1961 werden in deze wateren zowat 300.000 ton vis gevangen, waaronder 70.000 ton door de Duitsers, 68.000 ton door de Portugezen, 50.000 ton door de vaartuigen der Faroër-eilanden, 45.000 ton door de Noorse vissers en 40.000 ton door onze Franse kollega's.

Naar het schijnt zouden thans ook de Russen het voorbeeld der Japanners gevolgd hebben, en een aantal reuzentreilers naar de betrokken visserijgronden gestuurd hebben om aldaar enkele proefondervindelijke campagnes te verrichten.

Denemarken volgt van zeer dichtbij dit opgerezen probleem, en gaat sedert verscheidene jaren over tot het merken van bewuste kabeljauwsoort, teneinde de aanwas te controleren, de belangrijkheid der jaarklassen, het sterftecijfer en de trektochten. De eerste belangrijke klasse waarvan men wetenschappelijk het bestaan kon vastleggen dateert van 1922, terwijl ook deze van 1926, 1934 en 1936 uitzonderlijk rijk waren.

Men weet thans bv. dat de Groenlandse kabeljauw, die in alle opzichten verschilt van de IJslandse soort, zich tijdens de paaitijd groepeerde op de banken op het uiterste einde van het Nauw van Davis. Ook bestaat er tijdens de paaitijd een zekere neiging tot migratie naar IJsland toe, maar niet langer in dezelfde verhouding als vroeger, bv. tijdens de jaren 1930 tot 1940.

Na de paaitijd, die duurt van maart tot mei, trekt een overgroot deel van deze scholen opnieuw naar meer noordelijk gelegen gebieden, terwijl de rest zich ophoudt in de wateren van het Nauw van Davis, teneinde aldaar voedsel te zoeken. De meerderheid der Groenlandse kabeljauw begint deel te nemen aan het paaien tijdens het zevende tot achtste bestaansjaar, met nochtans enkele uitzonderingen hierop. De oudste

gevangen soorten hadden een leeftijd van 25 à 26 jaar. De Groenlandse kabeljauw kent inderdaad een langzame groei, terwijl zij evenmin die zelfde grote afmetingen aanneemt als bv. de IJslandse kabeljauw.

Groenland is gelegen aan de grens der poolwateren, d.w.z. wateren die arm zijn aan vissoorten van grote handelswaarde, en meer warmere wateren die een uitzonderlijke visrijkdom herbergen. In deze zones brengt de geringste schommeling van temperatuur merkbare wijzigingen met zich mee. Het werd echter bewezen dat deze wateren voortdurend hogere temperaturen krijgen sedert 1920, en thans uitgegroeid zijn tot de rijkste der gekende visserijgebieden, vooral voor wat de kabeljauw betreft.

De vraag die zich evenwel thans stelt is wel of ook deze zo visrijke wateren zullen bestemd zijn tegen deze intensieve exploitatie, waaraan zij thans onderworpen worden; men mag inderdaad niet vergeten dat zelfs de geringste temperatuurwijzigingen radikale wijzigingen kan teweegbrengen. — B.

Europese visserijstatistieken

De werkgroep «Europese Visserijstatistieken» van het Komitee Landbouwstatistieken is op 10 en 11 januari bijeengekomen. Er werd vooral van gedachten gewisseld over de voorzieningsbalansen en de statistieken die door het Landbouw-Economisch centrum te Den Haag zijn opgesteld in het kader van een aan dit instituut opgedragen studie.

Bij de bespreking van de voorzieningsbalansen werd uitgegaan van de proefbalansen die de landen hadden opgesteld in de tijdens de vorige bijeenkomst overeengekomen vorm. Er werd besloten gedetailleerde balansen op te stellen van het boekjaar 1959-1960. In deze balansen zullen niet alleen het menselijk verbruik en de zelfvoorzieningsgraad worden opgenomen maar ook een volledige balans van de verse vis per vissoort, d.w.z. de gevangen hoeveelheden, het verbruik voor de verschillende doeleinden en de bij de verwerking verkregen produkten, samengevat in één balansschema. Daar de statistieken betreffende de jaren voor 1959 onvolledig zijn, kunnen hierover geen balansen worden opgesteld.

Andere onderwerpen die in de nabije toekomst zullen worden onderzocht zijn de volgende: de visserijvloot, de bemanning, de buitenlandse handel en de prijzen. Uit de studie van het Landbouw-Economisch instituut is reeds gebleken dat de op dit gebied in de lidstaten bestaande statistieken niet volkomen vergelijkbaar zijn. Zij bevat ook aanwijzingen voor de toekomstige werkzaamheden.

Onderzoek in verband met kosten en winsten in de visserijonderneming

In ons nummer van vorige week vingen wij aan met de publikatie van een onderzoek dat ingesteld werd door de heer A.E. Ovenden, verbonden aan de Statistieken Dienst van het «Britse White Authority» en tevens raadgever bij de F.A.O. in verband met de kosten en winsten verbonden aan de uitbating van een visserijonderneming.

In ons huidig nummer gaan wij verder met het tweede vervolg op dit verslag, die naar onze mening een heel belangrijke inhoud heeft.

SAMENSTELLEDE ELEMENTEN

De basiselementen van ieder onderneming zijn : het kapitaal, het beheer en de handenarbeid. Men vindt deze elementen ook terug in de visserij, maar misschien wel met meer partikulariteiten dan men ontmoet in om het even welke andere, hedendaagse economische eenheid.

De wijze waarop het kapitaal voortgebracht wordt en vergoed, hangt af van haar natuur — visserijvaartuigen, netten, enz... — alsook van personen die het opleveren en de rol welke zij vervullen in de normale werking van de onderneming. Het beheer en de handenarbeid kunnen gerekruteerd worden onder diegenen die het kapitaal opgebracht hebben ; deze drie elementen — bezit van kapitaal, directie en handenarbeid — kunnen dan nog op verscheidene manieren gekombineerd worden, maar geen enkele dezer combinaties kan als typisch beschouwd worden. In 'n zone, kunnen de visserijondernemingen algemeen in groepen ondergebracht worden, waar binnen in ongeveer overal dezelfde gesteldheid heerst. Op een veralgemeende manier, en naarmate de belangrijkheid en de kompleksiteit van de onderneming, kan men ook vaststellen dat de specialiteitsgraad en de indeling van het werk eveneens opgevoerd worden. Hierbij komt nog het feit dat al diegenen die tot de opbrengst van het kapitaal hebben bijgedragen thans ook niet langer zelf handenarbeid zullen voortbrengen.

In de kleine ondernemingen worden de winsten op de produktie in het algemeen in 2 delen verdeeld: een gedeelte wordt toegekend aan het vaartuig, terwijl het tweede gedeelte bestemd is voor de bemanning. Soms bestaat er nog 'n derde part, die ongekend wordt aan de eigenaars van de visserijuitrusting, maar het komt zelden voor dat deze laatsten een afzonderlijke groep uitmaken. Zij maken algemeen deel uit van de onderneming en het eigendom van het vaartuig en de uitrusting vormen

een kompleks geheel, dat even moeilijk te beschrijven als te analyseren is.

De belangrijker en groter visserijondernemingen hebben een meer klassieke struktuur ; de handenarbeid wordt vergoed naar gelang de opbrengst van de vangst, maar die niet noodzakelijk samengesteld is uit een deel van deze vangst.

Het schijnt dat, bij de meeste visserijondernemingen, de vergoeding georganiseerd wordt onder de vorm van een verdeling der risico's, eigen aan de visserij, over alle produktievoortbrengers. Deze werking wordt meer toegepast dan bv. al deze risico's te laten rusten op de schouders van de directie. De vooruitzichten 'n goede vangst te maken zijn steeds een karakteristieke trek geweest in de visserij, en het systeem van de deelopbrengst die een verhoogde winst opleveren bij een goede vangst hebben steeds de voorkeur der vissers genoten. Thans echter, door de ontwikkeling van de industriële organisatie in de visserij, wordt een concentratie van het geïnvesteerde kapitaal waargenomen.

Samengesteldheden

In de meeste mogendheden die de visserij bedrijven, is het niet zeldzaam vast te stellen dat de lokale vissers in hun geheel, verscheidene werkmethodes aankleven, welke verschillen naargelang de bedreven visserij en het seizoen, daarbij komt nog dat, teneinde hun zaak te organiseren en de produktie van hun activiteiten te verkopen hun toevlucht kunnen nemen tot traditionele gewoonten. Het is eveneens zeer moeilijk 'n juiste omschrijving te geven van 'n primaire onderneming. Het is in de eerste plaats vereist een duidelijk onderscheid te maken tussen een visserijmethode en een soort visserij. De eerste stelling geeft een beschrijving van de visserijtoestellen welke gebruikt worden om de visserij te bedrijven, terwijl een «soort visserij» de omschrijving geeft van een bepaalde visserijbedrijvigheid, of zelfs de visserij van een welbepaalde soort vis, zoals bv de haringvisserij. De verschillende combinaties tussen visserijmethodes en soort visserij kunnen aaleiding geven tot een stapel moeilijkheden en hinderpalen als het er om gaat een ernstige analyse te geven van de gegevens in verband met de kosten en winsten.

In ieder soort visserij met een commercieel karakter, stelt de conceptie steeds problemen, van min of meer ernstige aard naar gelang deze af gene zaak : het is veel eenvoudiger deze problemen op te lossen in de primaire ondernemingen, waar de rationalisatie, en bijgevolg

de organisatie op industrieel gebied zich ontwikkeld hebben. De sprotvisserij is een speciaal geval dat geen het minste verband heeft met de normale definitie van een visserijonderneming, gezien deze personen die deze activiteit beoefenen de produktie niet verkopen om in hun broodwinning te voorzien. Voor wat betreft diegenen die verdiensten boeken uit de sprotvisserij, komen deze winsten voort uit de verhuur van materialen en uitrusting die de personen moeten toelaten de sprotvisserij te bedrijven. Het is dan ook duidelijk dat hier een hemelsbreed verschil bestaat tussen deze sportvisserij en de eigenlijke visserij met een commercieel karakter. Rekening houdend met het doel van deze studie, zal deze sportvisserij dan ook niet aangezien worden als primaire visserijindustrie. De onderhoudsvisserij (la pêche de subsistance) is eveneens van een volledige andere aard, gezien de produktie welke hieruit voortvloeit dienstig moet zijn voor de voeding van de beoefenaar en zijn familie. In de meeste gevallen wordt deze visserij nog op een zeer primitieve wijze bedreven, zodat het omzeggens onmogelijk is de handelswaarde van deze produktie vast te stellen; het

schijnt trouwens dat dit tenandere van weinig belang is..

Een commerciële visserij is een onderneming waarbij personen of firmas zich engageren, teneinde door de verkoop van vis een verdienste in species te verwerven, die voor een groot deel moet instaan voor de bestaansmogelijkheden van deze laatsten.

Het is niet noodzakelijk dat de fulltime-visserijbedrijvigheid de enige activiteit is van een commerciële visserijonderneming. In talrijke gebieden wordt deze laatste inderdaad aanzien als een parttimebedrijvigheid, en gaat bijvoorbeeld samen met een of andere bijkomende activiteit. Een goed voorbeeld hiervan is wel de combinatie visser-landbouwer, die ook in onze kuststreken in het begin van deze eeuw een veelvoorkomend verschijnsel was. Ook in Schotland bestaan hiervan nog treffende voorbeelden : het gaat hier om gemeenschapsbedrijven, zogenaamde «crofting», die terzelfdertijd de visserij en de landbouw bedrijven. Onze conceptie evenwel van een commerciële visserijonderneming slaat uitdrukkelijk op de vangst en verkoop : deze twee elementen of functies van de primaire onderneming kunnen nooit van elkander gescheiden worden. In de praktijk kan de eigenlijke activiteit eveneens overgelaten worden aan derden, die meer gespecialiseerd zijn in dit domein, maar de kosten van deze verhandelingen worden rechtstreeks gedragen door de primaire onderneming.

De meest eenvoudige ondernemingsvorm

Om de visvangst te bedrijven gebruikt men gewoonlijk een vissersvaartuig, dat speciaal is gebouwd voor de visserij, of die kan aangepast worden hieraan. Dit vaartuig is normaal gezien voorzien van 'n matriculatienummer, en uiterlijke kentekens van het land van herkomst. Dergelijke vaartuigen opereren gewoonlijk op eigen krachten, zonder afhankelijk te zijn van een of ander vloot. Deze laatste term wordt gebruikt om een groep vaartuigen aan te duiden die zich aan een en dezelfde activiteit lenen, maar in deze tekst wordt hiermede geenszins bedoeld dat zij tot eenzelfde eigenaar behoren of een gemeenschappelijk beheer hebben, niet zelfs dat zij dezelfde afmetingen hebben, stijl of uitzicht. Moesten de eenheden van een vloot steeds deze condities vervullen, dan zou het betrekkelijk gemakkelijk zijn een primaire visserijonderneming te definiëren en te begrijpen.

SAMENWERKING BIJ JAPANESE WALVISVAART

Enige grote Japanse visserij-ondernemingen zijn van plan de walvisvaartafdeling van hun bedrijf los te maken en deze samen te voegen tot een nieuwe organisatie die zich uitsluitend met de walvisvaart zou bezighouden. Een woordvoerder van de Japanse rederij deelde mede, dat dit plan is gemaakt met het oog op de toenemende verliezen die de Japanse walvisvaart lijdt. Deze verliezen worden veroorzaakt door de sterke daling van de wereldprijzen voor traan en vlees. De bedrijven moeten bovendien de mogelijkheid onder ogen zien dat de internationale walvisvaartkommissie zal besluiten delijke IJzee te verlagen. In Tokio is verder vernomen dat drie vooraanstaande functionarissen uit de Japanse walvisvaart binnenkort bezoeken zullen brengen aan Nederland, West-Duitsland, Noorwegen, Engeland en de Ver. Staten. Zij zullen tijdens deze bezoeken overleg plegen over de positie van de walvistraan als grondstof voor de margarineproduktie en over technische voorzieningen die deze positie zouden kunnen verbeteren.

VERVOLGT

BRITSE VISAANVOEREN VAN MINDER KWALITEIT DOOR LANGERE REIZEN ?

Sedert enkele tijd is er in de Britse visserijmiddens een uitgesproken onenigheid ontstaan. Dit meningsverschil vindt haar oorsprong in een verklaring van het syndikaat der Britse vishandelaars, gericht aan de « White Fish Authority ». Volgens de mening van dit laatste syndikaat zal men slechts opnieuw goede kwaliteitsprodukten kunnen aanvoeren, wanneer de vissers meer inspanningen leveren tijdens het behandelen en verwerken aan boord, zoals dit nog het geval was wanneer zij vergoed werden op basis van de netto-opbrengst der vangsten en niet op de bruto-besomming. Het syndikaat der schippers heeft evenwel deze bewering afgewezen door er op te wijzen dat het een vaststaand feit is dat de vergoeding der bemanningen op om het even welke wijze geen het minste belang heeft. Hierop maakte hij een vergelijking met de actuele toestanden van verwerking en behandeling aan boord in overeenstemming met de vooroorlogse toestanden.

« Alle nieuwe vissersvaartuigen, aldus spreker, zijn voorzien van visruimen, gebouwd in een lichte metaallegering, terwijl eveneens een afkoelingsinstallatie werd ingebouwd. Het afkoelingsstelsel wordt afgezet op het ogenblik dat de visserijgronden verlaten worden om naar de thuishaven terug te keren, teneinde de lossers niet te hinderen tijdens het ontladen der vangsten. Men vindt niet langer « warme » visruimen, gezien de koelinstallatie in werking wordt gesteld zodra de thuishaven verlaten wordt met bestemming naar de visserijgronden, en wanneer de eigenlijke visserij begonnen wordt, heerst er in de visruimen een temperatuur van ongeveer 1 graad C. Dit verschilt wel degelijk in grote mate met de vroegere toestanden, wanneer de visruimen zich in de onmiddellijke nabijheid der steenkoolopslagplaatsen bevonden, en voortdurend onderhevig waren aan warme luchtgolven.

Een overgroot aantal vishandelaars veroordelen het wastoestel. Dit komt evenwel uitsluitend door het feit dat deze mensen absoluut geen kennis hebben van de werking en het grote nut welke deze apparaten opbrengen. In die « goeie ouwe tijd », aldus spreker, gebeurde het vaak dat de vangsten tot 24 uur op dek bleven liggen alvorens opgestapeld te worden in de visruimen. Dergelijke toestanden bestaan thans niet meer. De vis wordt gegut, in het wastoestel geplaatst, en is omzeggens nog levend wanneer zij in de visruimen worden opgestapeld. De gehele vangst wordt getriëerd, terwijl deze wordt opgestapeld onder de waterlijn. De gekuiste vis wordt integendeel bewaard in ruimen die boven de waterlijn liggen, dus de bovenste, teneinde het eerst ontladen te worden. Eerlijk gezegd, aldus vervolgt spreker, ik weet niet goed meer wat

onze vissers nog moeten doen om de kwaliteit der aanvoeren nog te verbeteren. De vishandelaars hebben zich altijd beklagd over de kwaliteit, terwijl er door een van hen zelfs een voorstel gedaan werd dat inhield dat iedere schipper die meer dan 18 dagen in zee bleef een geldboete zou moeten opgelegd worden. Het verwondert mij dan ook ten zeerste van iemand die z'n ganse leven in de visserij heeft doorgebracht, dergelijke uitlatingen te moeten aanhoren, en laat blijken hoe weinig hij weet over hetgeen aan boord van de vissersvaartuigen gebeurt. De vis wordt niet in regelmatige hoeveelheden gevangen, en vaak hangt het wel-slagen en sukses van een zeereis af van de laatste dagen. Alle vishandelaars kennen de kostprijs van een vissersvaartuig, klein of groot, en zij dienen te weten dat de hersenschim waarvan zij zo vaak dromen wel nooit mogelijk zal worden.

Een vissersvaartuig dient de onkosten te kunnen dekken, en het is niet door het vangen van 20 tot 30 ton vis in tien dagen, dat grote winsten gemaakt worden. Moest dit toch zo zijn, dan zouden de vishandelaars de enigen zijn om geld te winnen, terwijl de anderen rechtstreeks de falng tegemoet gingen. De vishandelaars weten dat alle vis niet op één dag tijd kan gevangen worden. Men is er genoegzaam van op de hoogte dat er steeds een kwaliteitsverschil bestaat tussen de vangsten welke gemaakt werden tijdens de eerste dag en deze van de laatste sleep. Als de vis bederft op zee mag dit niet ten laste gelegd worden van de behandeling, maar veeleer aan het verschil welke bestaat tussen de hedendaagse vissersvaartuigen en deze van weleer.

In de vroegere tijden zetten de toen bestaande eenheden er vijf tot zes dagen op om de IJslandse visserijgronden te bereiken, waarop zij na een even lange periode van visserij reeds een gebrek aan brandstof hadden en naar de thuishaven dienden terug te keren. Dit maakt dat de minst verse vis slechts 12 à 13 dagen oud was. Thans kan een vissersvaartuig al na een reis van twee à vier dagen de visserij bedrijven, en dit gedurende een 12-tal dagen, alvorens de terugreis aan te vangen. 'n Woordvoerder liet in verband hiermede aan het Britse visserijtijdschrift « Fishing News » opmerken dat dit betekent dat de minst verse vis nu ouder is dan weleer, maar dat daartegenover de meest verse vis minder oud is dan toen. Als men evenwel de mening van de vishandelaars vraagt krijgt men steeds en altijd te horen dat zij geen goede kwaliteiten op de markt krijgen.

Zoals men kan vaststellen stelt de vraag van de goede kwaliteit van verse vis zich niet uitsluitend binnen onze eigen grenzen, maar ook bij onze overzeese geburen.

— B

DE VOORUITZICHTEN VAN DE IERSE VISSERIJ

In 1958 besloot de Ierse regering de visserijbedrijvigheid van de Ierse republiek te ontwikkelen en uit te breiden. De vooropgestelde plannen omvatten ondermeer de uitbreiding in de eerste plaats van de havens welke voorbestemd waren om een groter aantal vissersvaartuigen, van krachtiger types te herbergen.

Dit ontwikkelingsplan, dat zes te verwezenlijken punten omvat, kende in het begin een eerder langzame start, want alvorens definitieve maatregelen en beslissingen te treffen, diende men eerste preliminaire studies te maken en bepaalde hinderpalen te overwinnen. Hierbij dient wel in de eerste plaats vermeld te worden, het vraagstuk welke gesteld werd door de vissers, die niet langer zeer enthousiast waren om de vaartuigen uit te baten, waarover zij beschikten.

Ook de keuze van de vissershavens waar de inspanningen zouden gekoncentreerd worden, betekende een groot probleem. Het was de heer Carl G. Bjuke, een Zweeds deskundige die met deze taak belast werd. Na talrijke en verscheidene naspeuringen en overwegingen werd thans een definitieve keus getroffen en werden volgende havens aangeduid : Killybegs op de zuid-westkust ; Castletown-Berg ; Galway op de westkust; Dunmore East op de zuid-oostkust; en Howth op de oostkust.

Deze havens werden in de eerste plaats aangeduid om reden van hun gunstige ligging ten opzichte van de visserijgronden, alsook ten opzichte van de te bevoorraden markten. De samenbundeling of concentratie van de inspanningen in de voornoemde havens kan gemakkelijk uitgelegd worden op het economisch en financieel gebied. Alle hebben vrije uitgang naar de zee en de omgeving waarin zij gelegen zijn, bieden uitbreidingsmogelijkheden voor de konstruktie van de vereiste instellingen en commerciële organisatie. Ook de bouw van scheepsbouwerven, herstellingsbedrijven, verbouwingsinstellingen en slipways is er heel goed mogelijk.

De werkzaamheden in de verschillende aangeduide havens zullen trapsgewijze uitgevoerd worden. Hiervoor is een krediet van meer dan 1.250.000 pond voorzien. Vermelden wij nog dat indien deze werken hun nut bewijzen, zij ook nog op een aantal andere havens zullen toegepast worden.

Welke zijn nu deze havens welke aan de Ierse visserijbedrijvigheid moeten toelaten voor goed uit de slop te geraken?

Op het huidige ogenblik zijn deze havens van geen groot belang. Killybegs, die een der meest actieve havens is, bezit slechts 145 vissers en 22 eenheden van meer dan 15 bruto-ton. Killybegs is echter een natuurlijke haven, een haven die uitermate goed beschermd is tegen het zeegeweld. Voorts werden reeds enkele bescheiden verwerkingsfabrieken opgericht, terwijl er verder een scheepsbouwbedrijf uitgebaat wordt die eenhe-

den, tot een lengte van nagenoeg 20 meter kan bouwen. In deze havens zal zowat 350.000 pond besteed worden aan allerlei verbeteringswerken en ombouw. Deze werken zullen uitgevoerd worden in twee fasen.

Castletown-Berg heeft slechts 33 vissers en beschikt over niet meer dan 5 eenheden van boven de 25 bruto-ton, maar zij biedt een veilige schuilplaats, die bij slechte weersomstandigheden druk aangedaan wordt door vreemde vissersvaartuigen, die in de onmiddellijke nabijheid bedrijvig zijn.

Ook de ligging van Castletown-Berg ten opzichte van de visserijgronden is zeer gunstig. Deze eerste werkzaamheden welke zullen uitgevoerd worden zullen zowat 180.000 pond kosten.

Te Dunmore East (nabij Waterford) zijn er 56 vissers gevestigd en 15 vissersvaartuigen van meer dan 15 bruto-ton, terwijl er te Howth 18 eenheden zijn van meer dan 25 bruto-ton. In de laatstvernoemde haven is er evenwel geen afslag, zodat de vangsten welke in deze haven aangevoerd worden rechtstreeks en onmiddellijk overgebracht worden naar Dublin. Een eerste schijf van 250.000 pond zal besteed worden aan uitbreidingswerken in deze haven, waar ondermeer de konstruktie van een afslag voorzien is.

Te Galway, zijn er slechts een veertigtal vissers gevestigd, vier eenheden van meer dan 25 ton en twee vaartuigen waarvan de bruto-tonnage de 15 ton overschrijdt. De beschikbare terreinen zijn evenwel van uitermate groot belang. Een eerste bedrijvigheid in deze haven zal zowat 350.000 pond vergen. Verder is er sprake van de oprichting van een opzoekingsstation in laatstvernoemde haven, wat meteen een bijkomende uitgave van honderdduizend pond zou vereisen.

Zoals men kan vaststellen, zijn deze toekomstige « grote » vissershavens in de Ierse Republiek enkel kleine havens van weinig of geen belang in onze Westeuropese visserijbedrijvigheid. Dit verklaart ook wel enigermate de eerder bescheiden rol welke Ierland speelt binnen het kader van de Europese visserij-industrie. Hun uitbreiding welke evenwel voorzien wordt en die binnen betrekkelijke korte tijd een werkelijkheid zal worden, moet hen toelaten grote verwachtingen te koesteren. Het gaat inderdaad slechts om een opgelopen achterstand, in verhouding tot de andere havens van het Verenigd Koninkrijk. Nochtans is het in dit opzicht eveneens noodzakelijk dat de viskonsumentie in verhouding kan opgevoerd worden tot een verhoogde aanvoer. Het is thans inderdaad zo dat de Ieren geen uitermate grote belangstelling koesteren voor de viskonsumentie. Men mag evenwel verwachten dat de verwerkingsindustrieën ook aan export zullen gaan doen. — B.

GERINGE NOORSE BELANGSTELLING VOOR DE HARINGKAMPAGNE

Te hoge uitbatingskosten voor slechte resultaten

In Noorse visserijmiddelen is men de mening toegedaan dat minder dan de helft der traditionele haringvloot dit jaar zal deelnemen aan de haringkampanje. De ervaring welke opgedaan werd tijdens de voorgaande kampanje zit hier voor een groot deel tussen: de deelnemingskosten aan dergelijke haringkampanje belopen zowat 125.000 kronen hetzij 875.000 B.F. gemiddeld per vaartuig. Dit betekent dat men voor de dekking der kosten zowat 620.000 hektoliter moet vangen. Volgens de statistieken welke in verband met de vangsten der vorige kampanjes werden uitgegeven is gebleken dat slechts 'n vierde van de haringvangers er in geslaagd zijn dit kwantum aan te voeren. De vissers oordelen dat het economisch gezien gezonder is af te zien van verdere haringvisserij en hun vaartuig voorlopig op te leggen. Tenandere is het gebleken dat verscheidene van die kleine rederijen in faling zijn gegaan, terwijl de Noorse haringvloot tijdens de laatste drie kampanjes een zuiver verlies van zowat 115.000.000 kronen (800.000.000 B.F.) geleden heeft.

De vissers waren tenandere verwootigd door de direktie der visserijdiensten, dat er ook dit seizoen heel weinig haring zou zijn, en in ieder geval niet meer dan tijdens de vorige kampanjes. Aan de hand van een ruime schatting werd vooropgezet dat de totale haringaanvoer nooit de 3.000.000 hektoliter zou overtreffen.

De grote Noorse haringdeskundige, de heer Finn Devold was reeds vroeger aan boord van het oceanografisch onderzoeksvaartuig «G.O. Sars» vertrokken op zoek naar haringbanken. Volgens zijn mening en aan de hand van deze onderzoekstochten is hij ervan overtuigd dat er slechts tijdens de kampanje 1964-65 opnieuw haring zal te vangen zijn. Het is gebleken dat de klasse 1959 inderdaad bijzonder sterk was, maar het is niet voor deze datum dat ze zal te vangen zijn.

Het is evenwel niet om dergelijke redenen dat de vissers aan hun beroep verzaken. Enkelens zijn reeds vertrokken met bestemming naar de veraf gelegen visserijgronden in de nabijheid van ondermeer Dakar, Agadir, Ghana, terwijl nog anderen er ernstig over nadenken zelfs te gaan vissen nabij Chili. Er zijn echter ook andere vissers die overtuigd zijn dat het niet nodig is zo ver te gaan, en dat het werk van de oceanografen tot niets heeft geleid, en deze laatsten er beter zouden aan doen op zoek te gaan naar nieuwe visbanken in de onmiddellijke omgeving van de Noorse kusten. Deze zijn er vast van

overtuigd dat aldaar onbekende banken verblijven, die heel zeker kunnen gevonden worden. Zij herinneren eraan dat kort na de oorlog een uitzonderlijk rijke heil botbank ontdekt werd, die gedurende ettelijke jaren enorme kwantiteiten vis heeft opgeleverd. Dat vorig jaar nog een bijzondere rijke bank platvis ontdekt werd, terwijl ook de Russen zich niet onbetuigd laten in hun wetenschappelijke opzoekingen is evenmin ontsnapt aan de aandacht der Noren. Laten wij de Russen nabootsen, zeggen thans de Noorse vissers, en laat ons overall zoeken.

EKSPORT, NA LANGZAME START OPGEVOERD

Bij de inzet van het vorige jaar kenden de Noorse uitvoeren een eerder langzame start, en dit zou volgens deskundigen in de eerste plaats dienen toegeschreven te worden aan het mislukken van alle seizoensvisserijbedrijvigheid, die voor Noorwegen van dermate groot belang zijn. Vanaf de maand april, evenwel kan een lichte maar merkbare verbetering vastgesteld worden, zodat kan gezegd worden dat de balans van het eerste semester 1962 bomzeggens identiek is aan dit van de eerste zes maanden van 1961: de uitvoeren hebben in deze semester 1962 een waarde van 412.537.000 kronen bereikt (2 miljard 880.000.000 B.F.), tegenover 409.064.000 kronen voor de overeenstemmende periode 1961. De uitvoeren kenden bijgevolg een stijging van 0,8 %.

De toestand stelt zich evenwel in een volledig verschillend daglicht als men deze cijfers even van wat naderbij gaat bekijken; inderdaad de uitvoer van verse, diepbevroren, gezouten, gedroogde of gerookte visprodukten bereikte in 1962 een waarde van 274.828.000 kronen tegenover 250.022.000 kronen in 1961. In dit geval zouden de uitvoeren opgevoerd zijn van zowat 10 %, maar deze stijging slaat enkel op de laatste twee maanden van het semester, hetgeen betekent dat de stocks spoediger konden afgezet worden in 1962 dan in het voorgaande jaar dat eigenlijk in dit opzicht een uiterst slecht jaar was.

Als men rekening houdt met de algemene evolutie van de toestand kan men gaan denken dat deze stijging een verder verloop zal kennen in de tweede semester. De vismeelindustrie kreeg dit jaar meer grondstof dan in 1961, zodat de uitvoer opnieuw kon ingezet worden.

De uitvoeren van viskonserven

hebben eveneens een stijging ondergaan: 15.436 ton voor een waarde van 92.075.000 kronen tijdens de eerste semester 1962 voor 13.263 ton voor een waarde van 77.568.000 gedurende de eerste semester 1961, hetzij een stijging van 16,5 % naar hoeveelheid en 18,6 % naar waarde. Dit wijst hierbij andermaal op het feit dat de duurste viskonserven het gemakkelijkst uitgevoerd worden. Per vissoort kan men konstateren dat de uitvoeren van brislingkonserven (soort sardines) een stijging ondergingen van 561 ton; deze van de haringkonserven 1265 ton; de kippers 265 ton en de schaaldierkonserven 52 ton.

De vismeelindustrie kende evenwel een zeer gevoelige terugslag, die hoofdzakelijk dient toegeschreven te worden aan de geringe bevoorradings van haringaanvoeren gedurende de herfst- en wintermaanden. Gedurende de eerste zes

maanden werd in het totaal slechts 15.858 ton uitgevoerd voor een tegenwoordige waarde van 16.547.000 F tegenover 62.364 ton voor een waarde van 49.267.000 F gedurende de overeenstemmende periode van het voorgaande jaar. Dit betekent naar hoeveelheid een daling van 74,6 % en naar waarde een vermindering van 66,5 %. Dit heeft tenslotte voor gevolg dat de gemiddelde prijs voor het vismeel gestegen is van 80 kronen de 100 kg in 1961 tot 104 kronen de 100 kg in 1962.

Sedert het einde van deze semester echter kenden de haringvangsten een lichte verbetering, en werd vooral meer volle harnig en kleine haring gevangen, langsheen de Noorse kusten. Eveneens werden grote hoeveelheden IJslandse haring aangevoerd, die in feite de redding betekende van het uitgesproken mislukte Noorse haringseizoen.

FRANSE TREILER GEZONKEN

Alle opvarenden gered door Nederlandse vrachtboot

Het Franse vissersvaartuig «Jos Van», dat onder het bevel stond van de 29-jarige schipper Yvon Goulm, is in het Kanaal lekgeslagen en gezonken. Alle opvarenden konden door de Nederlandse vrachtboot «Amstelstroom» gered worden.

De Franse treiler was onderweg naar de thuishaven met een visvangst van om en nabij de 3.000 kg. Eensklaps stelde een der opvarenden vast dat het vaartuig water maakte. Vermoed werd dat op een of ander onder water drijvend voorwerp gestoten werd, waardoor het vaartuig lek geslagen werd. Het vaartuig maakte dermate veel water dat men beroep diende te doen op de pompen, die evenwel

tegen het vallen van de avond onbruikbaar geraakten. Hierdoor won het water stilaan veld, in die mate dat weldra de ruimen volledig onder water stonden, zodat de elektrische leiding defekt geraakte. Hierdoor werd alle hulpoproep via de radio onmogelijk.

Toen bleek nog een middel geldig en wel een vuur maken op de brug. Dit werd dan ook gedaan en niet vruchteloos tenandere. Omstreeks 10 uur kwam de Nederlandse vrachtboot «Amstelstroom» in de onmiddellijke nabijheid en merkte de hulpseinen van de Franse treiler op. Koers werd gezet in die richting en men slaagde erin de bemanning, bestaande uit vijf vissers, aan boord te nemen. Dit was niet voor tijd, want korte tijd nadien zonk het Franse vissersvaartuig.

De «Amstelstroom» heeft de vijf geredde opvarenden veilig aan de wal gezet in de Franse haven Dieppe. — B.

Sovjetrussische vissers onder Britse kust

Een groep vissers uit het Engelse graafschap Devon wil volgende week bij de Engelse minister voor visserij aandringen op uitbreiding van de Britse territoriale wateren van 4,8 km tot 19,3 km. De Britse wateren werden inderdaad tijdens de laatste weken overlast met een vloot van ca 70 Russische schepen. Deze trawlers naderden de kust soms tot op één km afstand. De vissers beweren dat zij vistuig verloren hebben voor een totaal bedrag van 3000 pond.

Een woordvoerder van de vissers zei, dat door deze incidenten de kleinere Engelse trawlers bang zijn nog uit te varen wanneer er Russische schepen in de nabijheid zijn. Zij lopen een grote kans hun netten te verspellen of hun tijd te verspillen omdat de Russische schepen zeer grote hoeveelheden vis wegvangen.

ZEELAND

De strenge winter is voor de mosselkultuur rampzalig. In de vergadering van «Algemeen Vissersbelang» te Bruinisse heeft men vastgesteld dat de schade op de percelen achtergebleven mossels aanzienlijk zal zijn. Voorzitter D. de Koning heeft kritiek uitgeoefend op de houding van de Nederlandse regering ten aanzien van de oester- en mosselproeven. Vastgesteld werd dat 1962 een goed mosseljaar is geweest. Er zijn 185.219 ton aan België geleverd tegen 201.231 ton in het jaar daarvoor. De uitvoer naar Frankrijk was 233.535 ton in 1961 en 258.619 ton in 1962. Naar de inleggerij ging 268.324 ton (vorig jaar 71.878 ton) en de binnenlandse afzet bedroeg 13.938 ton tegen 17.389 ton in 1961.

Uit Holland

STRENGE WINTERPERIODE ZEER NADELIG VOOR HET BEDRIJF

Ook in het aanvoercijfer van het IJmuider Staatsvisserijhavenbedrijf over december van het vorige jaar komt de grimmige greep van de winter tot uiting. Vooral in de eerste helft van deze maand toen de feestdagen zich aaneenregen zijn er maar heel weinig schepen naar de koude gure zee getrokken. Vergeleken met december 1961 liep de aanvoer terug van 8.189.922 kilo tot 3.792.830 kilo, de opbrengst daalde van f 5.829.643 tot f 4.619.553. De gemiddelde prijs per kilo lag dus aanzienlijk hoger. Verse haring was in de verslagmaand met 454.854 kilo een bijzonder schaars en duur artikel. De opbrengst bedroeg f 996.699. De makreelaanvoer was met 44.329 kilo waarvoor f 35.255 werd betaald te verwaarlozen. In december 1961 lagen deze totalen echter nog lager : 20.149 kilo en f 9.550. Behalve schelvis waren de rondvissoorten in de verslagmaand in mindere mate vertegenwoordigd dan in december 1961. Daar de gemiddelde prijs per kilo ongeveer op hetzelfde peil bleef staan ging de totale opbrengst omlaag. Opmerkelijk was dat voor het eerst sinds jaren de tongaanvoer terugliep. Nog merkwaardiger wordt dit verschijnsel in het licht van de gestegen scholvangsten. De tongaanvoer daalde vergeleken met december 1961 van 1.009.506 kilo tot 828.391 kilo, die van schol ging van 529.817 kilo tot 788.042 kilo omhoog. De winst in schol maakte het verlies in tong echter niet goed. De scholopbrengst daalde namelijk van f 454.835 tot f 452.609. Die van tong van f 3.101.003 tot f 2.638.484. Bij dit alles moet nog in aanmerking genomen worden dat de logger- en de kottervloot sinds december 1961 behoorlijk werd uitgebreid zodat de gemiddelde opbrengst per schip verder daalde dan de cijfers zouden doen vermoeden. Inmiddels zijn ook de totalen over 1962 bekend geworden. De aanvoer bedroeg 83.964.856 kilo, de opbrengst f 68.080.004. In 1961 werd er heel wat meer aangevoerd, maar minder betaald. De totalen waren toen 101.855.657 kilo en f 62.990.683.

De expeditie van de fabriekstreiler Rotterdam IJM 82 naar de visgronden in de omgeving van de Kanarische eilanden heeft niet het resultaat opgeleverd dat de reder, de heer D.J. Krijger ervan verwachtte. Na drie en een halve week van huis te zijn geweest voerde de treiler 700 kisten aan, meest grote makreel. Het grootste gedeelte van de vangst werd afgekeurd. De besomming was ongeveer f 6000, zodat er dik geld bij moest. De IJmuider handel toonde alleen belangstelling voor de grote partij kreeften die de Rotterdam had verschalkt.

De heer Krijger was van dit teleurstellende resultaat niet ondesteboven. «Er zit beslist perspectief voor ons in dit gebied» merkt hij

op». «Maar we zullen eerst wat moeten wennen. Vermoedelijk is schipper Bal te ver zuidelijk gegaan. We hebben nog niet voldoende kaarten van dit uitgestrekt gebied. Daardoor zijn er een paar dagen met zoeken verloren gegaan. Pas toen de Rotterdam al min of meer op de thuisreis was en noordelijker zat stootte men op een grote concentratie makreel. Een trek van amper drie kwartier leverde 400 kisten grote makreel op. De aanwezigheid van de makreel leidde de schipper af uit een paar Japanse schepen die hun netten daar hadden uitgezet. Pech was ook dat de vismeelinstallatie niet helemaal in orde was. In die kottreien komt nml veel kleine vis voor die wij aan boord hadden kunnen verwerken. Nu moest die steeds weer in zee worden gedeponeerd. Ook moet rekening met de warmte worden gehouden. Eigenlijk kan men daar maar twee dagen vissen. Blijft men langer dan gaat de kwaliteit van de vis te veel achteruit. Het is echter mogelijk in twee dagen een schip vol te vissen, de makreel heeft men op sommige plaatsen voor het opscheppen. Op het ogenblik onderzoekt Grasso of het niet mogelijk is de vangst als bulcargos onder vorst te zetten. Dan kan de makreel zo in het ruim worden gestort en worden ingevroren. Het was jammer dat schipper Bal op de thuisreis in de Golf van Biskaye met ontzettend zwaar weer te kampen had. Het stampen en slingeren is niet bevorderlijk geweest voor de kwaliteit van de vis. Maar de moed heb ik allermint verloren. De Rotterdam maakt nu eerst een Noordzeereis en gaat dan weer de Kanarische eilanden aandoen. De bemanning verheugt zich nu al op deze trip want onder de subtropische zon was het goed toeven».

In november 1962 werd 2362 ton zeevis uitgevoerd voor een waarde van f 5,5 miljoen tegen 2877 ton voor een waarde van f 5 miljoen in dezelfde maand van 1961. Afnemers waren onder meer België (577 ton), West-Duitsland (241 ton), Frankrijk (1086 ton), Italië (146 ton), Groot-Brittannië (137 ton), Zwitserland (57 ton) en de USA (33 ton). Het aantal schepen dat de haringdrijfnetvisserij uitoefenden nam in de verslagmaand, vergeleken met oktober, toe van 58 tot 72. De vangstresultaten vielen in het algemeen tegen. Gevist werd dicht bij de Hollandse kust, en Engelse Wal en voor de Franse Kanaalkust. Halverwege november beëindigde een groot aantal schepen de drijfnetvisserij. Aan de haringtreilnetvisserij werd door 87 schepen deelgenomen. De vangsten in het noordelijk deel van de Noordzee en in de Ierse Zee waren slecht. Bij de Sandettie bank en in het Kanaal werd gedurende een betrekkelijk korte tijd veel haring gevangen. De vele schepen die

daar een kans waagden stonden een onbelemmerde visserij in de weg.

Door de slechte vangsten liep de achterstand van de teelt 1962 in vergelijking met 1961 verder op en bedroeg per 30 november bijna 200.000 kantjes. Het aandeel van de drijfnetvisserij bedroeg 32 procent tegen 51 procent in 1961. De uitvoer van gezouten haring bereikte in de verslagmaand het totaal van 4065 ton voor een waarde van f 4 miljoen tegen 5504 ton voor een waarde van f 3,9 miljoen in november 1961. Geleverd werd ondermeer naar België (1107 ton), West-Duitsland (1146 ton), Frankrijk (373 ton), Denemarken (56 ton), Noorwegen (131 ton), Roemenië (606 ton), Israël (483 ton), Canada (34 ton) en de USA (58 ton). Door de geringe aanvoer van steurharing bleef de grondstoffenvoorziening van de rokerijen moeilijk. De uitvoer van bokking viel daarom in november 1962 enigszins tegen; deze bedroeg 602 ton voor een waarde van f 873.000 tegen 873 ton voor een waarde van f 881.000 in de overeenkomstige maand van 1961. Verzonden werd ondermeer naar België (50 ton), West-Duitsland (98 ton), Griekenland (416 ton), en Zwitserland (17 ton).

In de verslagmaand werd 6561 T verse haring aangevoerd. De gemiddelde prijs per kilo was f 0,63. Tachtig procent kwam van de spanvisserij. Breskens was de belangrijkste aanvoerhaven voor dit produkt. Naar verhouding werd in de verslagmaand veel verse haring uitgevoerd, nml 4816 ton voor een waarde van f 3,3 miljoen tegen 6123 ton voor een waarde van f 2,2 miljoen in november 1961. Afgezet werd naar België (1533 ton), West-Duitsland (1764 ton), Frankrijk (1436 ton) en Oostenrijk (81 ton). De grondstoffenvoorziening van de viskonservenindustrie bleef door de geringe haringaanvoer moeilijk. De uitvoer bedroeg 641 ton voor een waarde van f 1,1 miljoen tegen 1257 ton voor een waarde van f 1,6 miljoen in november 1961.

Hoewel de garnalenvangsten minder waren dan in oktober bereikten deze in de verslagmaand toch wel een bevredigend peil. De totale aanvoer van konsumptiegarnalen bedroeg 793 ton waarvoor gemiddeld f 1,59 per kilo werd betaald. De gemiddelde maandprijzen verschillen per aanvoerplaats aanzienlijk; deze lagen tussen de f 1,06 en f 2,19 per kilo. Het aanbod van binnenlandse garnalen bedroeg 541 ton gemiddelde prijs f 1,45 per kilo en dat van eksportgarnalen 253 ton gemiddelde prijs f 1,59 per kilo. In de verslagmaand werd 105 ton gepelde garnalen uitgevoerd voor een waarde van f 862.000 tegen 112 ton voor een waarde van f 745.000 in november 1961. Afnemers waren België (91 ton) en Frankrijk (9 ton). De uitvoertotalen van onpelde garnalen waren in november 1962 respectievelijk 263 ton en f 678.000 tegen respectievelijk 354 ton en f 655.000 in de overeenkomstige maand van 1961. Verzonden werd naar België (38 ton) en Frankrijk (225 ton)

De aanvoer van mosselen bedroeg 12.735 ton, hiervan leverde de Waddenzee 10.234 ton en Zeeland 2501 ton. Het aanbod van de grotere soorten mosselen liep vergeleken met oktober, terug. De uitvoer van mosselen bedroeg in de verslagmaand 9957 ton voor een waarde van f 2,3 miljoen tegen 8268 ton voor een waarde van f 2,1 miljoen in november 1961. Afzet vond plaats naar België (3155 ton) en Frankrijk (6543 ton).

De uitvoer van oesters bereikte nagenoeg hetzelfde peil als in oktober; deze bedroeg nml 3,8 miljoen stuks voor een waarde van f 796.000 tegen 4,4 miljoen stuks voor een waarde van f 904.000 in november 1961. Uitgevoerd werd ondermeer naar België (2,3 miljoen stuks), West-Duitsland (242.000 stuks), Frankrijk (1 miljoen stuks) Groot-Brittannië (67.000 stuks), en Zwitserland (159.000 stuks)

VOORLOPIG GEEN OEFENSCHIP

Voorlopig zal de visserijschool IJmuider wel geen oefenschip krijgen. Dat blijkt duidelijk uit de beantwoording van vragen over de begroting van B en W van Velsen over 1963. Na de indienststelling van het oefenschip voor Scheveningen (een opgeknapte oude logger) heeft de minister van onderwijs, kunsten en wetenschappen medegedeeld dat hij zijn beslissing ten aanzien van de vraag of van rijkswege medewerking zal worden verleend bij de aanschaffing van een nieuw oefenschip ten behoeve van de visserijscholen te Katwijk aan Zee, IJmuider en Scheveningen laat afhangen van de ervaringen die met het Scheveningse oefenschip zullen worden opgedaan.

Dit alles houdt in dat de aankoop van een nieuw oefenschip zeker een jaar of vijf vertraging zal ondervinden, zodat de bezorgdheid van B en W wel gerechtvaardigd is gebleken. B en W van Velsen zullen binnenkort met de vertegenwoordigers van de andere gemeenten de verdere gang van zaken gaan bespreken. Er zijn op het gebied van de stichting van een internaat geen vorderingen gemaakt, hetgeen mede te wijten is aan de veelvuldige wisseling in het korps rijksinspecteurs N.O.

B en W achten het teleurstellend dat het visserij-onderwijs in vergelijking met andere takken van nijverheids- en onderwijs achter zal blijven met alle nadelige gevolgen van dien voor werkgevers en werknemers. Men deelt verder mee dat de tweejarige cursus aan de visserijschool binnenkort in een driejarige zal worden omgezet.

TONGENVANGSTEN ZULLEN NU WEL WEER GAAN AFNEMEN

De vele aanwezigen op de visserijdagen, die voor twee weken in Bergen zijn gehouden, kunnen zeggen, dat ze nu weer geheel «bij» zijn wat kennis van de tong betreft. Al zegt dit nu ook weer niet alles omdat ook de biologen nog lang niet volledig zijn in hun kennis van het leven van de tong. De uitspraak, die voor de betrokkenen wel het belangrijkste zal zijn geweest, was die van drs L.K. Boerema van het Rijksinstituut voor visserij-onderzoek in IJmuiden: «Er zal in dit jaar aanmerkelijk minder tong gevangen worden dan in het vorig jaar». Toch verwacht hij dat de achteruitgang niet groot zal zijn.

De directeur van het genoemde instituut, prof. dr. P. Korringa heeft veel wetenswaardigs verteld over het dagelijkse ritme van de voedselopname van de tong. Het onderzoek hiernaar is ingesteld door de zoölogische student H. Kruuk. Uit de proefnemingen is wel gebleken, dat het niet zo is, dat de tong overdag het net ziet en het ontwijkt. Alle proeven wijzen in dezelfde richting, namelijk dat de tong overdag onder het zand ligt te dommelen en alleen zijn ogen en zijn bek de ruimte geeft, en pas als het donker wordt zijn warme bed verlaat en op zoek gaat naar voedsel. Dat is gebleken uit het onderzoek van de darminhoud van tongen en uit proeven in het aquarium in IJmuiden, waar men de tongen op hun bewegingen betrapt met behulp van draadjes, die langs electronische weg een uitslag veroorzaakten.

Toch is hiermede nog niet alles opgelost, want men weet nog niet hoe een tong nu reageert op de bodempeps van een net en speciaal op de wekkers. Een schipper, die een eg voor zijn net bevestigde en daarmede de landbouw in de visserij introduceerde, ving twintig procent meer. En dat was overdag. Maar in grote lijnen mag men toch wel aannemen, dat het lucratiever is 's nachts op de dan jagende tongen te vissen dan overdag. Dat is trouwens elke visser bekend.

De bioloog J. F. de Veen behandelde de trek van de tong en hij maakte duidelijk, dat men verschillende groepen tong kan onderscheiden. Tal van merkproeven hebben het bestaan van deze groepen aangetoond al is het wel zo dat al die groepen, met uitzondering van de Belgische, die maar weinig beweging vertoont, 's winters de wijde zee opzoekt en in het voorjaar zo snel mogelijk naar de kust zwemt. Vissers zien de tong dan vaak aan de oppervlakte naar de kustwateren zwemmen, waar het paaiproces begint en waar de vissers al op hun komst wachten.

De tong, die op de Sylt wordt gevangen, pleegt zich voordien op de Witte Bank op te houden en via de Sylt in een wijde boog praktisch op de dag af op zijn oude plaats terug te keren. Dit is bij de andere groepen ook het geval. De tong heeft een duidelijke omloopssnelheid van precies een jaar en zoekt juist zoals vele vogels graag dezelfde plekken als het vorig jaar op.

Dat geldt ook voor de Nederlandse tong, die in de herfst volledig verdwijnt, maar in het voorjaar plichtsgetrouw terugkeert en voor de tong van Helgoland, die waarschijnlijk de Nederlandse tong in de herfst «aflost».

De oorzaak van deze bewegingen heeft men nog niet kunnen vaststellen al speelt het waarschijnlijk wel een grote rol dat de tong een warmtebehoefte vis is. Zijn er in 1947 geen bevroren tongen gevangen? De kans bestaat dat dit nu weer zal geschieden.

JAARKLASSEN

BESLISSEND

Drs Boerema heeft betoogd, dat de grootte van een jaarklas beslissend is voor de hoeveelheid tong, die wordt gevangen. Het eierental is nu viermaal zo groot als vroeger en daaraan moeten de sterk toegenomen tongvangsten van de Nederlanders worden toegeschreven. Wel is de intensiteit van de bevissing veel sterker geworden, maar dit geldt alleen voor Nederland, en heel iets voor Denemarken. Nederland heeft dus de plaats van andere landen ingenomen, maar de totale bevissing is vrijwel constant gebleven. Daardoor profiteert dus Nederland het meest van de grote tongstand.

Daar de invloed van een enorme jaarklasse nu vrijwel ten einde is, mag men evenwel verwachten, dat de tongvangsten iets terug zullen lopen. Een belangrijke factor voor de Nederlandse visserij, waar de waarde van de tongaanvoer al dicht in de buurt van die van de haring is gekomen. Men rekent op een teruggang tot het niveau 1959-1960. Waarom zijn er zoveel meer tongen? Waarschijnlijk een klimaatskwestie, want ook andere warmwatervissen als ansjovis zijn in aantal toegenomen. Misschien is het een kwestie van beter door elkaar geroerd worden van het voedsel. De biologen weten het allemaal nog niet zo precies, maar de onderzoekingen worden naarstig voortgezet.

OVERBEVISSING

Maar als het alleen van de jaarclassen afhangt of er veel tong is, waarom zou men dan nog over overbevissing praten? Deze vraag werd in Bergen gesteld, zij leeft alom bij de tongvissers. Drs Boerema meende echter, dat men toch wel kan spreken over een lichte overbevissing. Want als men de kleine tongen wat meer kans gaf groot te worden zou men ongetwijfeld een groter gewicht aan tong kunnen vangen. Voor de tongvissers zijn de garnalenvissers in dit opzicht echter grote schulddigen, omdat zij bij hun garnalen veel kleine tongen vangen. Drs Boerema was van mening dat men er psychologisch in elk geval beter aan doet een eventuele grotere maaswijde in te voeren in een seizoen van toenemende vangsten. Als men het nu zou doen zou het effect niet erg prettig zijn.

NEDERLANDS - BRITS

EKSPERIMENT

VOOR OPZOEKINGEN

De trek van vissoorten in zee is voor de visserij van het grootste belang. Het is ook voor de biologen een fascinerende bezigheid na te gaan hoe de vis zich in de Noordzee verplaatst. De visserman wil het antwoord op deze vraag graag weten. Uit de praktijk kent hij wel de belangrijkste vanggebieden, maar het hele patroon staat niemand eigenlijk duidelijk voor de geest. Voor een optimale bevissing van de scholstand maar evenzeer om er voor te zorgen, dat de nog jonge vis beschermd wordt, zodat hij tot een marktwaardig produkt kan uitgroeien is een volledige kennis van zaken onontbeerlijk. De biologen werken daar reeds jaren aan. Een belangrijk hulpmiddel daarbij vormen de merkproeven. In zee gevangen vis wordt gemerkt en dan weer aan de zee teruggegeven. Vissers, die later zo'n gemerkt exemplaar in hun vangst aantreffen, kunnen door opgave van tijd en plaats belangrijk bijdragen in dit «spoorzoeken». En er zijn gelukkig heel wat vissers, die met deze gegevens, doorgaans vergezeld van het bewuste exemplaar bij het rijksinstituut voor visserij-onderzoek te IJmuiden binnenstappen. De onderzoekingen op dit gebied, met name betreffende de trek van schol, zullen in dit en in het volgende jaar nog belangrijk worden uitgebreid.

Het was reeds lang bekend, dat er in de Noordzee meerdere paai-gebieden voor schol zijn. In «Visserij-Nieuws» de maandelijkse uitgave van de directie der visserijen van het ministerie van landbouw en visserij, schrijft dhr J.F. de Veen van het rijksinstituut voor visserij-onderzoek te IJmuiden dat onderzoekingen van dit instituut hebben uitgewezen, dat er in de paaitijd verschillende volksverhuizingen optreden, elk naar een welomschreven paai-gebied gericht. Het is dus niet zo, dat de schol nu eens het ene, dan weer een ander paai-gebied uitkiest, al naar gelang deze paaiplaats in de buurt ligt van de plek waar de individuele schol in de zomer terecht is gekomen. Zo zal een schol, behorende tot de groep die in het Diepwaterkanaal tussen Zeeland en de monding van de Theems paait, daar ieder jaar weer heentrokken, ongeacht de plaats van het zomerverblijf. De Diepwaterkanaalschollen trekken zomers naar de Nederlands-Duitse kustgebieden benoorden de Waddeneilanden. Daarbij bereiken zij zelfs Helgoland en Sylt. Toch zullen deze schollen in de paaitijd niet het paai-gebied in de Duitse bocht, dat toch zo vlak bij de hand ligt, verkiesen, maar zich de moeite getroosten de lange reis van meer

dan 200 mijl naar het Diepwaterkanaal te ondernemen. Waarschijnlijk raken de schollen bij de rijping van hom of kuit in een bepaalde opwinding die hen dwingt intensiever te gaan zwemmen, waarbij een tot nu toe onbekende macht de schol in een zeer bepaalde richting drijft.

De vraag is nu, hoe het mogelijk is, dat de verschillende scholgroepen zo trouw aan hun eigen paai-gebied blijven, terwijl hun verspreidingsgebieden ten dele elkaar overlappen. Want in de zomermaanden kunnen op bepaalde plaatsen schollen behorende tot verschillende paai-gebieden op dezelfde plek aangetroffen worden.

Om hierin enig inzicht te krijgen zal deze winter een gekombineerd Nederl.-Engels experiment worden uitgevoerd door het Nederlandse visserij-onderzoeksvaartuig «Willem Beukelsz.» en het Engels onderzoeksvaartuig «Clione». Een groot aantal paarijpe schollen zal in de bunnen van de Clione van het ene naar het andere paai-gebied worden overgebracht om daar gemerkt weer uitgezet te worden temidden van ter plaatse gemerkte schol, die daar als paaischol thuishoort. Na de verwisseling zal worden nagegaan in hoeverre de verplaatste schol zich anders gedraagt dan de plaatselijke schol en of zij in het paaiseizoen van 1964 hetzij terugkeert naar het oorspronkelijk paai-gebied, hetzij het nieuw paai-gebied gaat opzoeken. Al in de komende zomer zal blijken of de verplaatste schol bezig is naar het oude overzomersgebied terug te trekken.

Een andere verplaatsingsproef zal in de komende zomer door de Willem Beukelsz. worden uitgevoerd.

Het is niet bekend op welke wijze schollen die voor het eerst paarijpe worden, hun paai-gebied vinden. Zij hebben hun eerste levensjaren voornamelijk in de ondiepe kustwateren doorgebracht en moeten nu op een of andere wijze het diepe water van de paai-gebieden zien te vinden. Het vermoeden bestaat dat hierbij een aangeboren neiging om in een bepaalde vaste kompascoers te gaan zwemmen in rol speelt. Oude verplaatsingsproeven, aan het begin van deze eeuw door Duitsland uitgevoerd, wijzen in deze richting. Om hierover iets te weten te komen zal de Willem Beukelsz. jonge schol van de Nederlandse kust gaan uitwisselen met die van de Engelse en Deense kust.

Visserijbeleid zal door de visserij zelf moeten worden bepaald, zegt dhr Louwes op een bijeenkomst

Er is een reëel gevaar dat het visserijbeleid van de EEG straks niet uit de visserij zelf zal komen. Daarom zal het bedrijfsleven zich actief hiermee moeten bezighouden. Dit heeft drs S.L. Louwes, hoofd van de afdeling landbouwstatistiek van de EEG, gezegd op de visserijdagen te Bergen. Hij was van mening dat een aansluiting van de Scandinavische landen en Engeland bij de EEG de stem van de visserij veel krachtiger zal maken. Mr J.H. Kiewiet de Jonghe, voorzitter van Europêche, zei dat Nederland momenteel het enige van de zes EEG-landen is dat een uitvoeroverschot heeft. Dit zou sterk veranderen bij een aansluiting van Groot-Brittannië en Skandinavië, maar toch kan men niet stellen dat men om die reden de toetreding van deze landen zou moeten verwerpen. Want het grote gevaar dreigt nu dat eenzijdige uitbreiding van de visserijgronden door deze landen de Nederlandse aanvoer sterk zal verminderen. En zonder grondstoffen kan er nu eenmaal geen grote afzet zijn. Bovendien levert Nederland een kwaliteitsprodukt waarmee het voldoende kan concurreren.

De heer Kiewiet de Jonghe zei dat Nederland momenteel bij de zes de derde plaats inneemt. Bij aansluiting van de vier zou het aan het hoofd van een tweede groep komen. «We moeten dan niet naar de top streven, maar realistisch zijn en trachten onze positie te behouden».

Hij betreurde het sterk dat momenteel in Brussel 130 personen de EEG-problemen van landbouw behandelen en slechts drie die van de visserij. Op een West-Europese visserijconferentie, die in april in Brussel zal gehouden worden zal de positie van de visserij nader worden bepaald. In mei organiseert Europêche een visserijdag in Oostende waar verschillende Europese visserij-autoriteiten aandacht zullen vragen voor de Europese visserijproblemen.

De spreker betoogde tenslotte dat Nederland er verstandig aan doet niet te wachten op een gemeenschappelijke visserijpolitiek als andere landen aan concurrentievervalsing door subsidies doen». We moeten niet Europees zijn dan de Europeanen» zei hij.

OPOFFERING NODIG

Aan het begin van de visserijdag heeft de directeur van de visserijen ir. G.J. Lienisch betoogd dat men in de EEG evengoed groeistruipen kent dan dat in de Benelux het geval was en is. Men heeft vijftien jaar nodig gehad om de Benelux in kannen en kruiken te krijgen. Waarom zou dat bij de EEG niet zo gaan? Wel wees hij er op dat men alleen tot zekere offeringen bereid moet zijn als men tot een samenwerking wil komen.

Drs Louwes betoogde bij het begin van zijn toespraak dat er nog

steeds geen visserijbeleid in de EEG is (In het verdrag van Rome wordt de visserij slechts éénmaal zijdelings genoemd). Hij zette uiteen hoe het proces om tot een EEG te komen is veroorzaakt doordat Europa geen machtspositie meer heeft hetgeen nog is vernield door de enorme onderlinge ruzies. Men moet tegenwoordig in grote hoeveelheden produceren en over een grote afzet kunnen beschikken.

Maar als men in Europa werkelijk tot een gemeenschap wil komen, waarin dit mogelijk is zal er sprake moeten zijn van overdracht van souvereiniteiten.

De heer Louwes betoogde dat de EEG een appel is aan de ondernemers. Hij wees er op dat er ook een visserijbeleid zal komen. De visserij wijkt sterk af van de landbouw want men kan de productie niet verhogen en men kent geen overschotten, maar dan zal men er ook voor moeten zorgen dat dit visserijbeleid door de visserij zelf wordt bepaald.

Hij zag als voornaamste punten 't regelen van het begin van visbouw (teeltregeling op zee), van een marktbeleid en van een handelspolitiek. Deze handelspolitiek wordt echter geheel anders als «de vier» Groot-Brittannië en Skandinavië, toe zouden treden

NIET ZONDER U

De heer Louwes zag als voornaamste gevaar wat het visserijbeleid betreft, straks niet uit de visserij zal komen maar dat andere regels tegelijk ook voor de visserij gelden. «Bestudeer de problemen doelmatig» riep hij uit. «Anders komt er straks een beslissing over u en zonder u».

Hij wees er ook op dat de overheid wel veel maar niet alles kan regelen. Er blijft een ondernemersfunctie over en daarom moeten de ondernemers zich afvragen «Wat zijn onze eigen mogelijkheden in de EEG?» De overheid kan nu wel een warm bed spreiden maar dat is voor de ondernemers niet de weg om vooruit te komen. De visserij moet zeggen «De EEG, dat ben ik» en ook in die geest handelen.

TE VEEL VERDEELDHEID

«Wilt u een rol spelen in Brussel dan zal daar een zware stem moeten worden gehoord, en niet een aantal zwakke stemmen. Voor de visserij gelden wat dat betreft dezelfde argumenten, die gelden voor de totstandkoming van de EEG».

Nederland zal zich bovendien af moeten vragen of er een mogelijkheid is speciale taken te vervullen daar men vlak bij de grootste konsumenten zit.

«Stel uw eisen, anders horen ze u niet» waarschuwde de heer Louwes. «Het is wel duidelijk dat de heer De Gaulle een heel ander idee van de EEG heeft dan wij»

UNIEKE POSITIE

De heer Kiewiet de Jonge stelde vast, dat Nederland bij de zes het enige land is met een groot uitvoeroverschot. In het Europa van de zes bestaat een tekort aan vis. Alleen IJsland verstoort dit evenwicht, maar men moet er aan denken dat de vriesketting de consumptie sterk zal doen keren.

De spreker zette uiteen hoe de partikuliere organisaties van aanvoerder de «Europêche» hebben opgericht om de problemen te bestuderen. Men wil een nauw samenstel met de bedrijven in de aangesloten landen van de EEG en stelt zich tot taak de Brusselse autoriteiten van advies te dienen.

De heer Kiewiet de Jonge zei dat men op een groot aantal gebieden in Europêche al overeenstemming heeft bereikt. Het streven van de EEG naar een grote markt zal 'n stimulans tot nauwe samenwerking tussen de ondernemingen moeten zijn.

Grote aandacht besteedde de heer Kiewiet de Jonge vooral aan

het gedrag tegenover de niet lidstaten. Een uniek kenmerk van de visserij is dat er sprake is van gemeenschappelijke visgronden in de vrije zee. Dit dwingt tot een brede opvatting en is van belang voor de kwestie van de beschermde visgrond. Elke eenzijdige uitbreiding van visserijzones strijdt tegen het principe van de vrije visserij.

Als belangrijkste objecten zag de spreker: bescherming van de visstand, de territoriale grenzen, de research, de vrije aanvoer in de havens, de vrijheid van vestiging, de marktorganisatie en de gelijke concurrentievoorwaarden.

Hij wees er op dat van de termijn voor totstandkoming van de EEG al vijf van de twaalf jaar zijn verstreken. De visserij zal snel moeten werken.

Daarbij wees hij er nogmaals op dat men gebaat is bij een aansluiting van de vier». Want als Groot-Brittannië en de Scandinavische landen hun grezen uitbreiden is de Engelse walvisserij en de tongvisserij bij de Deense kusten afgelo-

BESPREKING VAN DE VISSERIJ IN DE NEDERLANDSE TWEDE KAMER

Het antwoord van de minister van landbouw en visserij

Bij het lezen van het verslag van de behandeling van de visserij in de Nederlandse Tweede Kamer, zijn er sommige punten welke als opvallend mogen worden beschouwd en dan ook onrechtstreeks de aandacht van de Belgische redersmiddens verdienen.

1) Het is een vermeldenswaardig feit te noemen dat niet minder dan zeven kamerleden de belangen van de visserij verdedigen en behartigen bij middel van goed gedocumenteerde interpellaties in de schoot van het Nederlands Parlement.

2) De Nederlandse vissersvloot, welke traditioneel de nabijgelegen visgronden beoefende, zal definitief overgaan tot het experimenteren van de verre visserij. De Nederlandse regering welke haar belangstelling betuigt ten opzichte van dit experiment zal een financiële toelage verlenen van 500 gulden (7.000 BF) per zeedag en per vissersvaartuig. Alles laat voorzien dat in 1963 de verre visserij zal worden beoefend door 10 trawlers en dit met een minimum van 5 reizen per vissersvaartuig. Bovendien zullen nog ongeveer 550.000 gulden (7.700.000 BF) voor uitrustingskosten en 100.000 gulden (1.400.000 BF) voor de kosten van visloodsen en marconisten door de regering ter beschikking van het redersbedrijf worden gesteld. Gezien de noodzakelijkheid van een zekere continuïteit bij het ondernemen van het hierboven vermelde experiment zal de regeringssteun worden verleend gedurende 3 opeenvolgende jaren.

3) De beslissing is genomen een

nieuw onderzoeksschip in de vaart te brengen, dat biologisch en technisch onderzoek zal combineren.

4) Met betrekking tot de aanstaande Visserijconferentie, welke binnenkort zal plaats vinden op EEG-peil, heeft de Nederlandse minister verklaard dat **vanzelfsprekend** de Nederlandse delegatie, samengesteld uit functionarissen, het Nederlandse standpunt zal bepalen in overleg met de betreffende bedrijfsmiddens.

5) Een Nederlands Kamerlid heeft nogmaals de nadruk gelegd op de nadelige gevolgen voor de garnalenvoorraad veroorzaakt door de **Nederlandse pufvisserij**: «Wat de garnaalvisserij betreft, vroeg dit kamerlid of dhr minister de tijd nog niet gekomen acht het wegvangen van pufgarnalen tegen te gaan»

In de opsomming van deze enkele onderwerpen kunnen wij niet nalaten enerzijds de Nederlandse reders geluk te wensen om verdedigd en vertegenwoordigd te worden door zeven kamerleden in het parlement, om een regeringssubsidie te hebben bekomen voor de beoefening van de verre visserij, om een nieuw opzoekingsvaartuig in de vaart te hebben verkregen en om in de gelegenheid te verkeren in overleg met de overheidsinstanties het Nederlands standpunt te bepalen in het kader van de EEG. Anderzijds betuigen onze Belgische garnaalvissers hun dank aan het Nederlands kamerlid dhr Vermoeten, welke de nadelige gevolgen onderlijnde voor de garnalensapel veroorzaakt door de pufvisserij en bijzonderlijk door de visserij op op garnalennest.

Brief uit Yerseke

Nr 911

Yerseke 2-2-63

GOED, BETER, BEST OF DE TIENDUIZENDEN-DANS

Verleden week schreven we dat we twee berichten aantreffen van uit Zierikzee in ons streekblad. Het eerste ervan bespraken we de vorige week. Nu willen we aan het tweede enige regels wijden. De voorzitter van de vergadering, de Zierikzeese mosselvisser de heer Schot, deelde mee dat «een commissie is ingesteld die gronden zal moeten herkeuren waarvan de vissers beweren dat ze niet voldoen.» Dit in verband met de mogelijkheid (en wenselijkheid?) meer grond voor de mosselsteelt beschikbaar te stellen die nu nog wordt gereserveerd voor de garnalvissers. Toen we dit bericht lazen vroegen we ons af «Wat is niet voldoen?» of «Wat is niet goed?» Mijns inziens is een perceel goed en-of voldoende **als er redelijke bedrijfsresultaten worden behaald.** Maar dan kan (en moet) gevraagd: «Wat zijn redelijke resultaten». Als vroeger toen de

Zeeuwse gronden nog goed waren, iemand een perceel in pacht had voor 100 gulden per jaar, was het vrijwel zeker dat het niet veel was. De percelen die toen (voor de oorlog) zo tussen de 2.000 à 2.500 gulden (enkele nog hoger) deden (zoals die in de buurt van Zierikzee) waren vanzelf veel en veel beter. Wijl er in de Waddenzee een uniforme (maar belachelijk lage) pachtsom wordt gehandhaafd, liggen de zaken enigszins anders. Vele mosselkwekers, eigenlijk alle, weten zeer goed (schrijver als leek weet het zelfs) dat er percelen zijn waarvan vrijwel ieder jaar voor duizenden, ja voor tienduizenden guldens mosselen worden geleverd. Zopas kwam me een geval ter ore dat een kweker **binnen één jaar tijds op een perceel van 100 gulden pacht, 50.000 gulden zuiver verdiende.** Nu is dit misschien een uitzondering, maar percelen waarvan per jaar 40 tot 50.000 gulden mosselen worden geleverd, zijn er ieder seizoen verscheidene. Geen wonder dat zij die gronden hebben die die opbrengst niet geven, gaar-

ne ook zo'n goudmijn willen hebben voor 100 gulden per jaar. Dit wil natuurlijk niet zeggen dat er geen slechte percelen zijn, dat zou teveel gezegd zijn. Maar dat de begeerte ook eens aan de tienduizendendans te kunnen meedoen een niet onbelangrijke drijfveer is tot het «onvoldoende» achten van percelen, staat wel vast. Er moet overleg gepleegd worden met de Inspectie van Domeinen, zo lezen we. Zouden de commissieleden die hier-toe zijn aangewezen de tijd niet rijk achten om eens een fikse pachtverhoging voor te stellen? Of zouden de kwekers zo onbeschaamd blijven om het hun recht te achten zulke goede en grote winstgevendende gronden voor 100 gulden per jaar te kunnen behouden? Als men ziet hoe de belastingambtenaars «als de duivel op een menzeniel» zitten om na te gaan en uit te zoeken of er soms enkele honderden guldens belastbaar geld tussen kaai en schip gaan, begrijpen we niet dat het ministerie van financiën waaronder «Domeinen» ressorteert, zo gul is om ieder jaar tienduizenden guldens aan pacht zelf tussen kaai en schip te laten gaan.

Dag van de Nederlandse visserij

Na overleg in de onderkommissie Propaganda Haring van het Produktschap voor Vis en Visprodukten en met de daarbij betrokken verenigingen is besloten dit jaar de traditionele vlaggetjesdag uit te bouwen tot een «Dag van de Nederlandse Zeevisserij». Aangezien op IJmuiden in 1963 het aksent valt, heeft deze plaats derhalve de primie van de nieuwe opzet. De afnemende betekenis van de haringdrijfnetvisserij waaruit de vlaggetjesdag is ontstaan heeft geleid tot de beslissing dit jaar ook de treilers, treilerloggers en kotters er bij te betrekken. Het zal dus niet meer uitsluitend de dag van de haringdrijfnetvisserij zijn maar van de gehele Nederlandse Zeevisserij. Met dit streven werd instemming betuigd door de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden, de Katwijkse Rederij Vereniging «Vuurbaak» en de Vereniging van Schipperseigenaars te Katwijk aan Zee. Deze verenigingen hebben vertegenwoordigers benoemd in het bestaande Vlaggetjeskomitee. Het komitee heeft reeds enkele keren vergaderd over het te brengen programma. Wanneer de plannen gerealiseerd kunnen worden wacht IJmuiden in 1963 'n grootse Vlaggetjesdag : Dag van de Nederlandse Zeevisserij»

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

	31-1-1963	1-2-1963	4-2-1963	5-2-1963	6-2-1963
Tongen, grote — Sole, grosse	3,80-3,50	3,80-3,40	3,70-3,20	3,70-3,40	3,60-3,40
3/4 tongen — 3/4 sole	2,70-2,40	2,50-2,30	2,50-2,10	2,50-2,20	2,60-2,20
Bloktongen — Sole moyenne	2,24-1,98	2,06-1,86	1,96-1,72	1,96-1,74	2,24-1,98
Voor-kleine — Petite	2,70-2,20	2,20-1,98	2,02-1,88	2,10-1,86	2,24-2,08
Kleine — Toute petite	2,30-1,94	2,02-1,98	1,74-1,54	1,90-1,54	1,96-1,80
Tarbot, groot — Turbot, gros	3,70-3,50	3,70-3,20	3,70-3,30	3,60-3,20	3,60-3,20
Middel — Moyenne	76,—59,—	154,—146,—	142,—116,—	7,—	134,—67,—
Kleine — Petite	.....	122,—57,—	88,—67,—	76,—64,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	19,—13,—	14,—9,—	13,50-8,60	14,—13,—	14,—12,—
Grote iek — Grosse	15,—12,—	12,—8,—	12,—6,80	8,30-7,10	12,—9,70
Kleine iek — Petite	14,—12,50	14,—8,—	13,—6,20	10,40-18,30	12,—8,50
Iek 3e slag — 3e sorte	19,—15,—	15,—9,50	17,—11,—	13,—10,50	18,—12,—
Platjes — Toute petite	37,—13,—	24,—11,—	28,—10,—	20,—11,—	18,—12,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	66,—57,—	77,—65,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	71,—60,—	69,—60,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	52,—24,—	48,—30,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	42,—31,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	40,—32,—	30,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	60,—70,—	54,—38,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	42,—30,—	43,—29,—
Hozemondhamme — Baudroie	49,—37,—	40,—30,—	43,—29,—	.....	142,—
Wijting — Merlan	.....	.....	.....	36,—9,—	30,—22,—
Schar — Limande	31,—8,—	33,—8,—	40,—15,—	31,—21,—	40,—39,—
Stenschol — Sole limande	31,—	30,—21,—	37,—21,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	52,—21,—	45,—32,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	35,—	38,—20,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	31,—25,—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	16,—14,40	25,—22,—
IJle haring — Hareng gaut	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	3,60-3,—	3,70
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	42,—30,—	38,—24,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	47,—	55,—38,—
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St.-Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	5,—	.....	2,80	.....

MARKT IJMUIDEN

AANVOEREN EN BESOMMINGEN

DONDERDAG

Aanvoer van 6280 kisten, waarvan 616 tong en tarbot, 687 schol, 8 schar, 4868 wijting, 83 kabeljauw en gul, 18 diversen.
Besommingen : HD.74 f.20.400.

VRIJDAG

Aanvoer van 4130 kisten, waarvan 1645 tong en tarbot, 2005 schol, 25 schar, 110 wijting, 330 kabeljauw e ngul en 15 diversen.
Besommingen : KW.33 f.10.870 ; KW.153 f.18.140 ; KW.196 f.11.760.

MAANDAG

Aanvoer van 8.400 kisten waarvan 5351 tong en tarbot, 3955 schol, 50 schar, 265 wijting, 745 kabeljauw en gul, 34 diversen.
Besommingen : KW.75 f.11.700 ; KW.122 f.15.140.

DINSDAG

Aanvoer van 4830 kisten waarvan 1527 tong en tarbot, 4 heilbot, 1340 schol, 15 schar, 340 haring, 110 makreel, 320 schelvis, 615 wijting, 310 kabeljauw en gul, 2 leng, 1 ham 16 poon, 210 koolvis en 20 diversen.
Besommingen : KW.40 f.10.800 ; KW.81 f.11.800 ; SCH.27 f.16.930.

WOENSDAG

Aanvoer van 95 schelvis, 550 wijting, 170 gul en kabeljauw, 300 koolvis, 460 haring, 260 makreel, 180 schol, 12 tarbot, 50 varia, 220 stuks kabeljauw, 8500 kilo tong, 12 kisten kuit
Besommingen : KW.49 f.15.000.

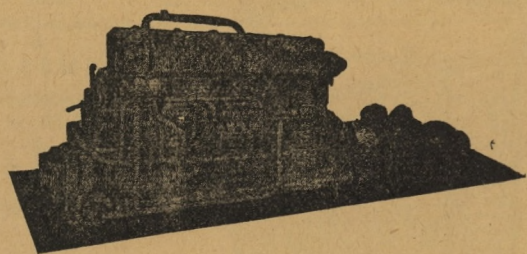
NV ANGLO BELGIAN COMPANY

WIEDAUWKAAL, 35, GENT, Tel. 23.45.41 (5 lijnen) Telex 9.298

AGENTEN :

I.V.E.S Mac Leodstraat, 2, OOSTENDE Tel 755.04
VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland
Tel Dordrecht 6171.

DIESEL MOTOREN A.B.C.
van 4 tot 840 PK



ONDERHOUDSDIENST :

V.O.S., Nieuwe Werfkaai, 3, OOSTENDE. Tel. 729.04
P. DE COKER, Rederijkaai, 22, ZEEBRUGGE
Tel. 050/542.66
VAN ROSSUM'S MOTOREN, Papendrecht. Holland
Tel. Dordrecht 6171.

Geen fonds voor afzetbevordering van vis

Er komt geen fonds voor de afzetbevordering van vis en visprodukten. Dit is de konklusie van een commissie, die door het produktchap werd ingesteld om dit probleem te bestuderen. De commissie achtte over het algemeen de gedachte van de instelling van een zodanig fonds op zichzelf niet onaanvaardbaar. Uit de besprekingen in de commissie is echter wel gebleken, dat er bij verschillende sectoren van het bedrijfsleven geen bereidheid zal worden gevonden om een bijdrage aan een dergelijk fonds te leveren.

Met name werd er bezwaar tegen gemaakt, dat de gelden, welke door een sektor bijeen zijn gebracht zouden kunnen worden bestemd voor het doen van uitkeringen aan een andere sektor van het visserijbedrijf. Dit zou het geval zijn indien een bepaalde categorie van kopers, bij voorbeeld de viskonservenindustrie door middel van uitkeringen uit het fonds in staat zou worden gesteld haar grondstoffen tegen gereduceerde prijs te betrekken.

Van handelszijde werd er bovendien op gewezen, dat het gevaar bestaat, dat de groep kopers, welke voor genoemde uitkering in aanmerking zou komen, de gelegenheid zou aangrijpen om elkaar nog feller te gaan bekonnureren. Overigens merkte men van deze zijde nog op, dat geen enkele sektor van de afzetzijde om een fonds ter bevordering van de afzet had gevraagd.

Van rederszijde is naar voren gebracht, dat men in principe wel akkoord zou kunnen gaan met het ter beschikking stellen van de nodige gelden ten behoeve van dit fonds. Daarbij werd echter als voorwaarde gesteld, dat zou moeten vaststaan, dat ook van overheidswege in het fonds zou worden bijgedragen. De commissie kwam echter tot de konklusie, dat een dergelijke toezegging bezwaarlijk verkregen zou kunnen worden, zolang er bij de verschillende groeperingen van het visserijbedrijf geen bereidheid zou bestaan om gelden voor een dergelijk fonds bijeen te brengen.

Wegens het ontbreken van een der grondslagen van het voorgestelde fonds, namelijk dat de middelen zouden dienen te worden verkregen uit een heffing op de ondernemingen uit alle groeperingen van het visserijbedrijf, meent de grote meerderheid van de commissie het bestuur van het produktchap te moeten adviseren niet tot de instelling van een fonds voor de afzetbevordering over te gaan. Overigens waren enige leden van de commissie van mening, dat de moeilijkheden, welke zich momenteel voordoen in de grondstoffenvoorziening van de viskonservenindustrie dienen te worden toegeschreven aan de geringe visaanvoer. Ook door middel van de instelling van een fonds kan daarvoor geen oplossing worden gevonden.

WILT GE UW STEENTJE BIJBRENGEN
OM DE VISSERIJ TE STEUNEN ?

BESTEL UW

MAZOUT

BIJ

S.C.A.P.

VISSERSCOOPERATIEVE

H. Baelskaai, 27 - Oostende
Telefoon 729.51
(Na 18 u.) 745.32

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

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
FN VOOR BOUWRISICO'S

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE — Tel. 716.89

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid
Industriel**

Telefoon : 717.91

(3100V)

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herv verzekeringen

ANTWERPEN :

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

★
BRUSSEL :

Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :

Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93 - 23.16.01

★
HAMBURG :

Leon Van Eessel & Co
Dammforstrasse 31'
Tel. : 34.27.00 - 34.27.18
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg



Korrespondenten in :

Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

(185V)

ADVERTEERT IN

„HET VISSERIJBLAD”

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
DK

VALCKE GEBROEDERS N.V. OOSTENDE

337