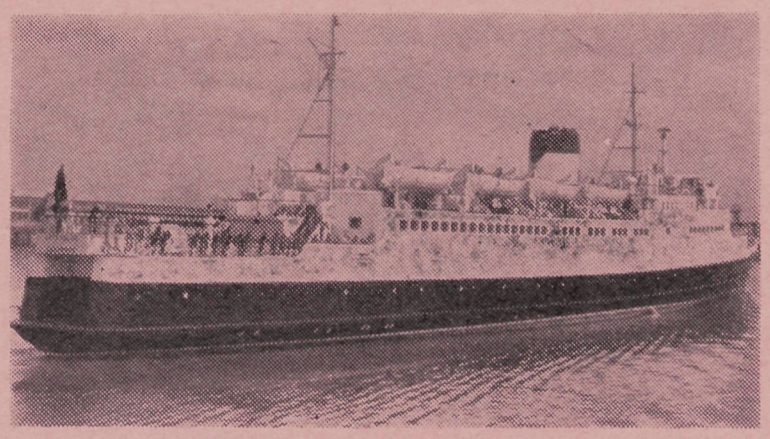
26e JAARGANG — Nr 23 Verschijnt elke vrijdag PRIJS : 4 FRANK VRIJDAG, 6 JUNI 1958

VISSERIJBLAD



De nieuwe Car-ferry «Artevelde»

VISSERSVAARTUIGEN

Nieuwbouw en ombouw
Levering en revisie van motoren
Neptune trawlwinches
Lister hulpmotoren

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

«Hulp in Nood»
VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN
voor
Schade aan Derden — Eigen Schade aan romp en motor — Brandschade — Opsleping — Totaal verlies en voor Bouwrisico.

(4356V)

Haringgroothandel
CORNELIS VROLIJK'S
VISSERIJ My n.v.
IJMUIDEN
Tel. 4200 - 5318 - 6319
(Holland)
(96)

118

AUGUSTA
Café en Restaurant
t.o. Station
IJ M U I D E N
Tel. 4217

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN

Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen
(523V)

REDERS en VISSERS,
Voor Uw
Sociale lasten en boekhouding
wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging
Hand in Hand
BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE
Tel. 541.17
Na de uren : Jos. De Roose - tel. 517.40

n.v. AGENTUUR en
HANDEL
Maatschappij
IJMUIDEN
Telefoon 4527
Voor alle visserijbenodigdheden
81

GLAS en ZOON
Specialiteit in : Witte kabeljauw, Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot
Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huis 5721
IJMUIDEN - HOLLAND
(120V)

N. V. v.h. C. DEN DULK
KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis
Tel. nr 2036
Na 5 u. : 2670
(100)

REDERS EN VISHANDELAARS,
HET BESTE
IJS
WORDT GELEVERD DOOR
Froid Industriel
Telefoon : 71.791

★ WINCHES
en
★ HYDRAULISCHE STUURMACHINES
voor de visserij

KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,
NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

Het
VISSERIJBLAD

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

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

ABONNEMENT : 1 JAAR BINNENLAND 200 F. Zes maanden : 100 F. Drie maanden : 50 F.

BUITENLAND, 1 jaar : 250 F. Nederland, 1 jr : 15 Gld of 200 Fr. Belgisch Kongo, 1 jaar : 200 Fr.

Standpunten

Meegaan en aanpassen

Het is een feit dat, enkele tientallen jaren geleden, ons visserijbedrijf dank zij enige vooruitziende mannen, begiftigd werd met een reeks instellingen die niet anders konden dan de visserij vooruitstuwen.

Met de jaren zijn veel instellingen verdwenen, verouderd of verwaterd en er komt een tijd dat men nadenkt, vergelijkt en kijkt of we *nog altijd op peil zijn.*

Wanneer we dat durven doen en tevens de nodige maatregelen treffen, tonen we dat we waard zijn te leven.

Onlangs hield men in Duitsland wapenschouw en kwam men tot de vaststelling dat er nog veel meer kon gedaan worden. Ook in Frankrijk keek men eens rond, zag dat alles nog goed was, maar dat het veel beter kon. Daarom : vernieuwing van alle apparaten die ter beschikking staan.

Nieuwe messen snijden goed en nieuwe bezems keren goed. Wat belet ons van regelmatig nieuwe messen en nieuwe bezems te gebruiken ?

En nu we voor een internationale omwenteling staan : de Euromarkt, is het nuttig en nodig eens de inventaris van het schip na te gaan en te zien of we hiermede in staat zullen zijn de nieuwe winden en temperaturen te trotseren.

xxx

Als voorbeeld neem ik U, geachte lezer, deze maal eens mede naar Frankrijk. In het Franse visserijblad : La Pêche Maritime, verscheen zopas een artikel van de hand van de heer Soublin, in verband met deze aanpassingen, waaruit we het bijzonderste overnemen.

De laatste vijf jaar waren bijzonder gunstig voor het Franse visserijbedrijf, de uitbatingskosten bleven tamelijk vast, de visprijzen stegen geleidelijk, de staat beschermde ons tegen de vreemde invoer en we brachten voortdurend nieuwe en betere schepen in de vaart.

Maar er is verandering gekomen in deze vier gunstige faktoren. Een gunstig vooruitzicht blijft : het visverbruik neemt toe. En het is in deze richting dat wij moeten onze inspanningen samenbundelen. Wanneer we spreken van onze inspanning, dan betekent dit niet dat we ofwel de hulp moeten inroepen van de staat of og de grote winsten van de vishandelaar aanklagen en protest aantekenen tegen de Euromarkt.

Neen, de mensen van het beroep zelf moeten een verstandelijke en financiële inspanning doen om de binnen- en buitenlandse markt te bestuderen, de verdeling van de vis te verbeteren en het verbruik te verhogen. Men eet gemiddeld slechts 8 kg vis per jaar in Frankrijk. Dit cijfer toont voldoende aan dat een verhoging zeer goed mogelijk is.

Waarom eet men vis ?

Eerst en vooral omdat vis goed is, bijgevolg is de kwestie kwaliteit de voornaamste. Men eet ook vis omdat men er gemakkelijk kan kopen. In Frankrijk eet men vooral vis als vervanging van vlees, wanneer er in 1960 ongeveer 150.000 T vlees zal te kort zijn in Frankrijk, moeten we ons uiterste best doen om deze 150.000 T vlees aan te vullen door 300.000 T vis. Dus zou Frankrijk de huidige aanvoer minstens moeten verdubbelen.

Er is nog veel meer te doen opdat men meer vis zou eten : verbetering van de uitrusting der vaartuigen en van de handel, het vraagstuk der prijzen, kontrole op de kwaliteit, enz...

Er zijn zoveel verschillende vraagstukken dat deze alleen door een gemeenschappelijke inspanning van het ganse bedrijf kunnen opgelost worden.

We vertrekken van niets, hoewel de vispropagandavereniging in Frankrijk reeds heel wat op zijn aktief heeft, het is reeds een stevige *vertrekbasis. Er is kritiek, maar het propagandacomité kan niet alles* doen en alles oplossen, het bezit er de middelen noch de macht toe. Tussen haakjes gezegd, dit comité krijgt een subsidie van het BEDRIJF van 0,50 F per 1.000 F, de helft door de reder en de andere helft door de handelaar gedragen.

Om de kosten van het nieuwe organisme te dragen, stelt de heer Soublin voor de reder 1 F per 1.000 en de koper 0,50 F per 1.000 F te laten afdragen. Iets wat nog weinig is vergeleken met wat in Duitsland en in Engeland betaald wordt. Waar staan wij dan in België waar noch reders, noch handel iets willen betalen ?

Met deze 70 millioen Franse F opbrengst zou heel wat kunnen gedaan worden : 20 à 25 millioen kunnen dienen voor propaganda, de rest voor een ernstige studie van de markt en de nodige besluiten.

Het zal niet allemaal in één slag beter worden en men spreekt van een proeftijd van twee tot drie jaar.

Maar de voornaamste les die wij er moeten uit trekken is dat het ook bij ons — en sinds lang reeds — hoog tijd wordt dat de handen uit de mouwen gestoken worden en er aan opbouwend werk gedaan wordt, willen we in de Euromarkt, al moge deze nog 15 jaar van ons verwijderd zijn, niet met lege handen staan tegenover onze buren en de kaas van onze boterham zien wegnemen door mensen uit het buitenland *die met verstand en overleg hun toekomst hebben voorbereid.*

J. H. K.

Brief van Stierman Lèèze

Beste Menschen,

Gelik of dan'k verleeden weeke vertelden, Siessen stoend daar met zijn kanong in zijn sal a mangee, waar datter niemand van wilde weeten, al is 't datten al een fortuune betaald hadde voor annonsen in de gazetten, een waar datter niemand doste aankomen omdatter een obuus in de loop zat.

Voor niet te veel brokken te maaken voor 't geval dat dat kanong gieng ofgaan, had Siessen dadde met zijn mulle naar de venster gezet. De persoon dat zijn huus rechte oover Siessen zijn appartement stoend had al gereklameerd omdatter niemand was die zijn appartement wilde huuren, maar wat moeste Siessen anders doen. Je had voor dat kanong betaald, 't was 't zijne en 't moeste voor entwadde dienen.

't Wierd eene keer per jaar verzichtjes afgestofd van Lowiese, Siessen zijn vrouwe, binst dat 't venster oopenstoend en voor de reste 't stoend daar met een schuttienge der roend opdatter osjeblief niemand zou teegengeloopen hebben : 't hadde wel een poef gegeeven zeeker !

En 't' ergste voor Siessen was datten dat kanong dubbel en dikke betaald hadde aan de belgiesche regeerienge van Londen en 't niet meer kwijt gerocht was : en aal zijn geld zat er in ! 't Schoonste van aal, je moeste nog reegelmaatieg belastiengen betaalen voor dat kanong : 't was oorlogswinste, zei de reseveur.

Enfin, de sietuwaasie was azoo en 'k moesten dadde eerst vereks-pliekeeren voor dan'k met de andere seriejeuze zaakens kosten beginnen.

Op een zeekere nacht, oover een reize of twee, 'k waaren juuste binnengekommen en 'k waaren vroeg in mijn bedde gekroopen omdan'k 's anderedaags moesten verkoopen, hoorden'k almeteenkeer een verdacht geruchte aan mijn deure. 't Er was eentwien aan het slot aan 't morrelen. 'k Zeggen in mijn eigen : dat is eentwadde dat niet katoliek is en ik in mijn vliegende vaane uit mijn bedde. Maar Euphrasia was mijn al vooren. Ze stoend al aan de deure te roepen en te schelden van wacht een beetje tot dat de deure oopen is, je gaat een keer eentwadde gewaare worden, zo de menschen in 't midden van de nacht wakker maaken. En veele vuuven en zessen.

'k Zeggen : Euphrasie, je moet niet staan roepen en schreeuwen, dat helpt ollemaale niet. doet de deure oopen en pakt hem bij zijn koljee : 't is een bandiet, een inbreeker. Ikke de deure oopengestooken en aan 't roepen op de trap : alarm, ter zijn inbreekers in huus ,pakt hem, houdt hem vaste. En daarachter, gelik of dan'k gekleed waaren — wien penister op zukke momenten nog op zijn kleedienge, ten andere 't is 't moment niet voor je pietaleir aan te trekken, je peinst op de verdeediegienge van je goed en je bezit en je zijt 't op achter de dief.

Op de trap kosten'k nog Lowie die booven ons weunde inhaalen, die ook in zeeven haasten en met drie trappen tegelijk naar beneen schoot : 'k roepen : Lowie, pakt hem os je hem kan krijgen, ter zit hier een inbreeker in huus en wijnder op. Me passeerden verbie Siessen die ook al in zijn piejama aan de deure van zijn appartement stoend om te zien wat datter gaande was. 'k Zeggen : Siessen, allez, mee, me gaan een inbreeker knippen. Wacht, zeiten, 'k gaan eerst mijn waapen haalen, 'k kommen sebietsent achter. De Langen van 't vuufde, in zijn chemiesalakost sproeng op 't zelfste moment verbie met een kapmes in zijn handen. Je hebt hij ook zukke lange beenen datten wel twee keers zoo rap of een geweune normaale mensch van de trappen kan kommen.

Os me op straate kwaamen, wijnders zijn driejen, lag de Siessen al deur zijn venster te roepen : Stierman, j'is achter den hoek juuste weggeloopen, 'k gaan een schot in de lucht lossen om hem te verwittigen datten moet stoppen. Wijnder achter dien hoek en me waaren nog niet geheel achter dat gebouw, of me hoorden daar een slag. Aal de ruuten uut heel 't kwartier en aal de menschen naar buuten of deur hunder venster. Ter was een vrouwmensch die riep : moord, de russen zijn daar, ze smietten met atoombollen. Maar 't was Siessen die zijn kanong afgeschooten had, me hebben 't maar achternaa geweeten en ook, wien zouder daar op gepeinsd hebben.

Maar geen dief te vienden op geheel den opeks, juuste den otto van de polieches die daar almeteenkeer kwam ofgereen om te kieken wat datter gaande was en wijnder zijn vieren : de Langen met zijn kapmes, Lowie die zijn bolhoed aanhadde, ikke en Siessen in zijn piejama, vloogen den otto in mee naar den bak.

't Is daar dat 't uutgekommen is wat datter gebeurd was. Lowie was juuste tuusgekommen van een begraavienge — 't was daarmee datten zijn bolhoed aanhadde — en je was gemist van staage, zoodatten aan ons sleutelgat zat te mooschen om binnen te geraaken. Osten Euphrasie hoorde, je meende dat 't zijn vrouwe was, Marie die hem stoend op te wachten en hij naar beneen. Oendertussen hadden 'k ik al geroepen van den dief en me waaren achter de dief aan 't zoeken.

't Er was maar eenen die der niet goedkoop van of kwam en dat was Siessen met zijn kanonschot : voor een keer dan'k kosten schieten dat de viejand in 't zicht was, zeiten, gaan ze me nu nog ambeteeren omdan'k een kanong in huus hebben. Je gaat het zien, zeiten, nu dat dien obuus der uur is, gaan ze hem wel komen haalen. En 't was zukke blienk : de volgende dag geheel de kazerne was daar achter dat kanong van Siessen en je hebt er nooïs meer een halve kluute van gezien. 'k Gaan 't op de reekenienge zetten van de oorlogsschade, zegt Siessen en aftrekken van zijn belastiengen. En je hebt groot geliek ook.

STIERMAN LEEZE.

Oostendse Vismijnecho's

● Welvoorziene dinsdagmarkt met hoofdzakelijk IJslandvis en tongen op de markt. Weinig roggevis die dan ook goede prijzen haalt. Prijzen voor IJslandse vis zijn beter dan gisteren vooral voor schelvis en kabeljauw. Tongprijs blijft op hetzelfde peil van maandag. Nog meer tongen dan gisteren en in twee dagen al bij de 6.000 kg.

● De hoogste opbrengst van de Witte Bank deze week zal wel deze zijn van de O.243 van reder Cogghe met 173.090 F. Dit voor een vangst tongen van 5.400 kg. De Z.546 van reder Vandierendonck had nochtans een grotere vangst maar moest met ongeveer 2.000 F onderdoen. De grootste hoeveelheid van de aangevoerde tongen bestaat uit kleine sortering die dan ook het goedkoopst is. De grote soorten zijn de duurste alhoewel de verschillen niet zeer groot zijn.

● Ook vandaag geen hoge prijzen voor kreeftjes. Toch is er nog meer dan 100 F verschil per ben tussen Kanaal- en IJslandkreeftjes. De duurste waren deze van de O.342 waarvoor 560 F de ben werd betaald. De grote IJslandse kregen 430 F. De kleine sortering ging van de hand aan 260 F.

● Van de Witte Bank bleven ook zaterdag de vangsten zeer goed. Zo lang er vangsten van meer dan 4.000 kg kunnen worden binnengebracht kan er zeker niet geklaagd worden. Het is inderdaad een paar jaar geleden sedert het tongenseizoen nog zo goed was. Mogelijks en hopelijk is de slechtste tijd voor onze middenslagvisserij eindelijk voorbij. De prijs is niet zeer hoog maar door de omvang van de vangst kunnen toch nog steeds zeer mooie opbrengsten geboekt worden. Voor de verbruiker is het eveneens voordelig want de gewone man heeft de laatste jaren zeker niet veel tong moeten eten. Als de handelaars nu maar niet gaan overdrijven.

● Weinig belangstelling voor de kreeftjes die zaterdag op de markt waren. De prijzen waren verre van lonend zodanig dat het vaartuig dat met een vangst van 350 bennen kreeftjes en 100 bennen vis van IJsland kwam verkopen slechts 167.570 F kon besommen. Deze opbrengst werd bijna bereikt door de O.175 die na een reis van de Witte Bank (veel minder kosten) 157.550 besomde.

● Van de zeven kustvissersvaartuigen die zaterdag aan de afslag waren konden alleen de O.32 en de O. 18 een redelijk getal bereiken. De eerste besomde 7.195 F terwijl de O.18 dat even boven de 5000 geraakte. Voor deze schepen is dit absoluut niet slecht en in elk geval dan de resultaten van de garnaalvissers die de laatste tijd weer bitter weinig vangen.

● De steur die op de maandagmarkt werd aangevoerd door de O. 254 woog 25 kilo. Deze vis die zeer zeldzaam is werd verkocht aan de vishandelaar Paelinck die er 1525 F voor betaalde, hetgeen per kilo niet minder is dan 61 F. Nog zo slecht niet.

● Alhoewel de prijzen niet erg hoog waren maandag, waren het toch bijna allemaal lonende opbrengsten die werden geboekt. De besten waren ook weer de Witte Bankers waarvan de opbrengsten begrepen waren tussen de 116 en de 165.000 F wat verre van slecht is. De tongprijs schommelde van 24 naar 36 F wat zonder hoog te zijn toch ook niet slecht kan genoemd worden als men rekening houdt met de omvang van de vangsten.

● De opbrengst van het Kanaal was minder briljant al was er dan ook maar een vaartuig van die visgrond op de markt. Eerder lage prijzen vooral voor ronde vis. Waar er bovendien bijna geen tongen bij de vangst waren moet er al heel wat vis zijn om de 100.000 te bereiken.

● De enige vangst van IJsland die maandag werd verkocht kreeg al evenmin goede prijzen. Schelvis vooral was goedkoop. Alleen rode bonen die rond deze tijd van het jaar zeer schaars zijn kregen een hogere prijs. Toch kon voor een vangst van 800 bennen vis en 150 bennen kreeftjes nog 300.900 F worden besomd.

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

HOOGWATER OOSTENDE

JUNI

	7 za	04.47	47	11.06	9
		17.01	46	23.44	5
	8 ZO	05.37	45	11.55	10
		17.50	44	— —	—
☾	9 ma	06.31	44	00.36	6
		18.47	43	12.51	10
	10 di	07.32	43	01.32	8
		19.53	41	13.55	11
	11 wo	08.37	43	02.37	9
		20.59	41	15.04	12
	12 do	09.42	43	03.42	10
		22.02	42	16.10	11
	13 vrij	10.39	43	04.41	10
		22.56	43	17.08	10
	14 za	11.27	44	05.34	10
		23.40	44	17.59	9
	15 ZO	— —	—	06.18	9
		12.06	45	18.41	8
	16 ma	00.17	45	06.54	8
		12.38	46	19.18	7
●	17 di	00.51	47	07.27	8
		13.11	47	19.52	7
	18 wo	01.25	48	08.00	7
		13.44	48	20.27	6
	19 do	02.03	49	08.37	7
		14.23	49	21.06	5
	20 vrij	02.46	50	09.17	6
		15.05	49	21.47	4
	21 za	03.32	50	10.02	6
		15.48	49	22.35	3
	22 ZO	04.19	50	10.48	6
		16.37	49	23.24	3
	23 ma	05.11	49	11.37	7
		17.29	48	— —	—
☽	24 di	06.08	48	00.19	4
		18.25	47	12.33	9
	25 wo	07.11	47	01.18	6
		19.33	46	13.40	10
	26 do	08.22	46	02.27	7
		20.46	45	14.52	11
	27 vrij	09.34	46	03.38	7
		21.55	46	16.04	9
	28 za	10.37	46	04.43	6
		22.58	47	17.09	7
	29 ZO	11.32	47	05.41	6
		23.53	48	18.09	6
	30 ma	— —	—	06.32	5
		12.20	47	18.59	4

Zaterdag 14 juni :

ZITDAG TE NIEUWPOORT

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16,30 tot 17,30 uur.

HOGE BOMEN VANGEN

VEEL WIND !

Drastische maatregelen in IJsland bedreigen visserij

Een IJslands dagblad weet mede te delen dat de IJslandse regering meer dan ooit vastbesloten is de territoriale grens uit te breiden. Maatregelen werden reeds getroffen en voorbereidingen zijn aan gang.

Op 30 juni zal de IJslandse regering officieel kennis geven van het volgende besluit dat met ingang van 1 september 1958 in voege zal treden :

1. de IJslandse territoriale wateren worden uitgebreid tot 12 mijl buiten de kustlijn ;

2. binnen deze 12 mijl grens zal het verboden zijn aan buitenlandse schepen om te vissen ;

3. IJslandse schepen, uitgerust met treilnetten, vlottende treils en seinenetten zullen mogen vissen binnen de grens van 12 mijl doch niet dichter bij de kust dan de oude 4 mijlgrens. Er zullen echter speciale reglementen uitgevaardigd worden betreffende visgronden en seizoenen waarop de visserij binnen deze grens zal worden toegelaten voor de IJslandse vaartuigen.

4. Buitenlandse treilers zullen verplicht worden hun vistuig op dek vastgemaakt te hebben wanneer ze de 12 mijlsgrens binnenvaren ;

5. De boeten zullen verhoogd worden en zullen minstens 100.000 kronen bedragen.

Betreffende de nieuwe kustlijnen wordt niet duidelijk aangegeven of de oude basispunten zullen dienen om de 12 mijlzone af te tekenen ofwel of de kustlijn zal gevolgd worden. Indien dit laatste waar is, zal een gedeeltelijke visserij binnen de Breidifjord en Faxafjord opnieuw mogelijk worden voor buitenlandse schepen. Is dit misschien een toegeving tegenover de Engelsen die met represaillemaatregelen dreigen ?

Wat de boeten betreft, deze zullen, op het eerste zicht, driemaal zo hoog zijn als vroeger. De kleine schepen betaalden vroeger 35.000 kronen, de verhoging tot 100.000 kronen betekent dat de boete voor een groot vaartuig minstens 200.000 kronen zal bedragen, of ongeveer anderhalf miljoen frank.

Er wordt thans in de schoot van het Verbond der Belgische Zeevisserij bestudeerd wat er moet gedaan worden.

De uitbreiding van de territoriale wateren op IJsland zal een aanzienlijke daling van de aanvoer veroorzaken, voor de grote middenslagvaartuigen zal deze maatregel heel zeker een catastrofe betekenen. Immers de Noordzee zal niet voldoende opleveren om hen toe te laten hun hoge uitbatingskosten terug te winnen.

GROTE BESPARINGEN OP BRANDSTOFKOSTEN ZIJN MOGELIJK OP VISSERSVAARTUIGEN

Jan-Olof Traung, Hoofdzeevaartarchitekt van de FAO deed zo pas een reis rond de wereld om er de verschillende typen vissersvaartuigen te bestuderen.

Na zijn terugkeer te Rome verklaarde dhr Traung dat de typische hedendaagse vissersvaartuigen, welke gebouwd werden met een hoog prismatisch coefficient, 60 pct meer brandstof verbruiken dan noodzakelijk is wanneer onder slechte weersomstandigheden gevaren wordt :

Prismatisch coefficient is de verhouding tussen de waterverplaatsing en het grootspant maal de lengte.

Proeven op vissersvaartuigen uitgevoerd hebben aangetoond dat deze met een laag prismatisch coefficient 15 pct minder brandstof nodig hebben bij kalm weder dan de vissersvaartuigen met een hoog prismatisch coefficient. De proeven bij slecht weder duren nog voort, doch reeds nu kan vastgesteld worden dat de brandstofbesparingen zeer groot kunnen zijn wanneer men een laag prismatisch coefficient heeft.

Dit is merkelijk hoger dan verwacht werd. Tijdens de proeven werd zelfs vastgesteld dat de bewegingen van een model met hoog prismatisch coefficient zo zwaar waren bij zwaar weder, dat de kon roletoestellen braken. Anderzijds bewezen de modellen met klein prismatisch coefficient niet alleen spaarzamer te zijn in het gebruik van brandstoffen, doch ook veel zeewaardiger te zijn. Dergelijke vissersvaartuigen zijn bijgevolg beter voor de bemanning en laten toe te vissen in slechter weersomstandigheden en bij groter windsterkte dan het mogelijk is in een vaartuig met hoog prismatisch coefficient.

Deze bovengemelde proeven werden uitgevoerd, onder toezicht van de FAO in het proefdok van het Japanse Visserijdepartement te Tokio.

(Zie vervolg bldz. 5)

HUURPACHT EN INRICHTING DER PAKHUIZEN TER VISMIJN VAN OOSTENDE

In ons nummer van twee weken geleden brachten we kommentaar uit op een opmerking van een handelaar die beweerde dat de directie der vismijn hem verplicht zijn pakhuis binnen te witten en te teren.

We betwisten het recht van de stad als verhuurster van de pakhuizen zich met iets van de binneninrichting te moeien en dat is tevens voorzien door de wet. Nochtans, wezen we op het feit dat de pakhuizen binnen moesten zuiver zijn en, na inzage te hebben genomen van de verhuurkontrakten, stellen we vast dat de stad het recht heeft te eisen dat de pakhuizen zuiver gehouden worden. Ook de gezondheidsinspektie kan hier handelend optreden en tegen de handelaars die niet in regel zijn, proces-verbaal opstellen.

Nu vernemen we dat onze vishandelaars ons meer hebben verteld dan in feite gebeurd zou zijn. Inderdaad werden ze niet door de Direktie verplicht hun pakhuizen te witten en te teren, maar werden ze vriendelijk aangemaand, zoals trouwens alle handelaars, hun magazijn zo zuiver mogelijk te houden, dit door middel van een omzendbrief.

Van dreiging is er absoluut geen sprake geweest en we kunnen de direcktie van de vismijn slechts gelijk geven aan te dringen op de zuiverheid van onze vismijn. Dit jaar worden meer bezoekers dan naar gewoonte verwacht en we moeten aan iedereen durven tonen waar en hoe de vis verwerkt wordt. Dat de overgrote meerderheid deze oproep beantwoordt, pleit wel voor de goede wil die er heerst om van de vismijn een juweeltje te maken dat de bezoekers niet afshrikt van vis eten.

Op gebied van netheid en reinheid moet onze vismijn een model worden.

WIJZIGINGEN IN DE VISSERSVLOOT

ZEEBRUGGE

Mei 1958

Inschrijving bij de Bewaarder der Scheepshypotheken

Z.554 «Yolande-Anne» — Meetbrief nr. 3851
Antwerpen, 4e kantoor der hypo-Dépot nr. 756 — Teboekgesteld te theken, de 25-4-1958 — Art. 11069 nr. 2 (17 F.)

NIEUWPOORT

Geschrapt uit de vloot :

N.776 «Liliane-Nicole» van dhr J. Legein.

Nieuwe Motor :

N.705 «Charles»
Motor Ailsa Grais 40-33 PK.
nr. 6324

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Een ELLIOT voor veiligheid op zee

Een ELLIOT-vlot type Trawler 10 man, waarvan het dak weggenomen werd. Zoals men weet mogen alle ELLIOT-vlotten voor 100 percent overbelast worden, wat duidelijk zichtbaar is op de foto.

Ter gelegenheid van de moeilijkheden waarin vorige week een Engels vissersvaartuig verkeerde en waarbij de bemanning veilig de wal bereikte dank zij een ELLIOT-vlot, dient er opnieuw gewezen op het groot belang van deze rubberen reddingsvlotten. Ieder weldenkend reder, begaan met het lot van zijn bemanning, is overtuigd van de dwingende noodzakelijkheid een ELLIOT-vlot aan boord te hebben, én voor de safety van zijn bemanning, dikwijls familieleden, én voor zijn eigen gemoedsrust.

Thans, gedurende de periode van het opliggen, is het meer dan ooit het moment mede te gaan met de modernisatie en een ELLIOT-vlot aan boord te doen.

Veel reders zullen ongetwijfeld de bedenking maken dat de huidige toestand in de visserij de aankoop van dergelijk vlot bemoeilijkt.

Men overwege echter of een uitgave van 20 à 30.000 F, voor het behoud van al was het maar één mensenleven niet gerechtvaardigd en zelfs een morele verplichting is. Hoe pijnlijk voor een reder, die de tegenslag heeft niet alleen van zijn vaartuig te verliezen, maar die ook enkele mensenlevens ziet verloren gaan door het feit dan enkel een houten reddingboot aan boord was, welke verouderd was of stukgeslagen werd ?

Een ander feit dat onder ogen moet gezien worden is dat, juist zoals nu reeds in verschillende andere landen, vroeg of laat een rubberen reddingsvlot aan boord *verplichtend* zal worden.

Een ELLIOT-vlot is goedkoper dan een houten reddingboot met volledige uitrusting aan boord, alsmede de installatie vereist door de Zeevaartinspektie.

Ter inlichting laten wij hier de prijzen volgen van de voornaamste types van Elliot-reddingsvlotten.

Seiner 4 man :	21.000 fr.
Cutter 6 man :	24.100 fr.
Yawl 8 man :	25.700 fr.
Trawler 10 man :	27.200 fr.
Drifter 12 man :	30.300 fr.

De prijzen van de Emergency-Packs, met volledige inventaris aanvaard door de Inspektie, schommelen van Frs 3.500 tot 7.300 volgens de grootte van het vlot.

Gezien de ELLIOT-vlotten verkrijgbaar zijn bij de rederscooperatieve SCAP, 27 H. Baelskaai (tel. 7.29.51) wordt bij de aankoop van een vlot een teruggave toegepast. De netto prijzen van de ELLIOT's moeten dus in werkelijkheid verminderd worden met meer dan 1.000 fr. Een ELLIOT spaart mensenlevens ! ! !

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Twee aanvaringen

De onderzoeksraad voor de zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van de h. Vander Cruyssen. De h. Pluymers vervulde het ambt van rijkscommissaris.

AANVARING TUSSEN Z.548 EN Z.520

De Raad hoorde eerste schipper Devos René van Z.548 «Flamingo» die op 3 september 1957 in aanvaring kwam met Z.520 «De Drie Gebroeders». Uit de ondervraging komt duidelijk aan het licht dat schipper Devos fout heeft aan deze botsing gezien hij moest uitwijken voor de vissende Z.520. De rijkscommissaris die onmiddellijk zijn straf vordert wijst erop dat Devos, die zijn schip op volle snelheid liet lopen op korte afstand van de Z.520, ongelijk had op dit ogenblik een peiling te willen nemen zodat hij zijn roer moest loslaten. Dat was de hoofdoorzaak van de aanvaring. Daarna kon hij de aanvaring nog vermeden hebben doch hij voerde verkeerde maneuvers uit.

Motorist Stayaert van Z.520 die aan het roer stond wordt eveneens ondervraagd en krijgt de aanmaning te horen in het vervolg alles te doen wat mogelijk is om, ook al is hij in zijn recht, de aanvaring te vermijden of althans de gevolgen van de aanvaring te verminderen. Ook kon hij signalen hebben gegeven om de aandacht te trekken van Devos op de nakende aanvaring.

De rijkscommissaris vraagt tenslotte voor Devos een schorsing van 4 dagen. Uitspraak op 12 juni.

AANVARING VAN O.170 MET LICHTSCHIP WESTHINDER

Schipper Calcoen Louis, bevelhebber van de O.170 «Rockhall» moet zich verantwoorden voor een aanvaring met het lichtschip «Westhinder» op 12 augustus 1957. Zijn schip maakte water zodat hij de hulp vroeg van de Oostendse sleepdienst. Hij vaarde inmiddels door tot aan de «Westhinder» maar door een onwillige motor kwam hij met het lichtschip in botsing. De motorist Nieuwenhuyze en matroos Degrauwe komen nog uitleg verstrekken. Uit dit alles blijkt dat de aanvaring gemakkelijk kon vermeden worden zo de schipper voorzichtiger was te werk gegaan.

HET VASTSLAAN VAN DE O.177

De raad hield zich hiermede ook bezig, alhoewel talrijke andere belangrijke zaken van veel groter belang zijn en men nuttiger zijn tijd zou besteden.

Schipper Barbaix kreeg een waarschuwing omdat hij zijn positie niet bepaald heeft bij het ogenblik van het vastslaan, alsof hij op dat ogenblik niets anders te doen zou hebben.

De Raad trekt de bijzondere aandacht van alle zeevarenden en in het bijzonder van de gezagvoerders op de uitnodiging vermeld in het Bericht aan zeevarenden N° 1 van 1958 uitgegeven door de Hydrografische Dienst der Kust : alle opmerkingen die de scheepvaart, in het gebied vervat in de Belgische Kaarten «Vlaamse Banken» en «Schelde»; aanbelangen alsook alle onjuistheden of leemten die zouden waargenomen worden in de publicaties van deze Dienst zo spoedig mogelijk te verstrekken en deze mededelingen bij voorkeur schriftelijk, rechtstreeks en zo duidelijk mogelijk aan het Hoofd van de Hydrografische Dienst over te maken.

De Raad is van oordeel dat alle zeevarenden, in het belang van de veiligheid van de scheepvaart, aan bovenvermeld verzoek het nodige gevolg dienen te geven en dit bovendien als een beroepsplicht dienen te aanzien.

Wij vragen ons af waarom de Hydrografische Dienst dan dient, de Hinders en de andere Staatszeediensten.

Doopplechtigheid van Z. 558 Eureka te Zeebrugge

Zaterdagmiddag te 13 uur werd in de vissershaven te Zeebrugge het stalen vissersvaartuig Z.558 «Eureka« plechtig gedoopt door EH. Ampe, pastoor te Heist, in aanwezigheid van een talrijke menigte. Tijdens deze ceremonie fungeerde mejuffer Simonne Bocher als meter terwijl de jonge heer Christiaan Tytgat, zoon van de directeur der Metalunion te Brugge, als peter optrad. Aan boord bevonden zich behalve talrijke genodigden ook nog de scheepsbouwer de heer Bocher en zijn echtgenote, de reder Jozef Vantorre (beter gekend als «Joe») en zijn echtgenote en familieleden alsook de afgevaardigde van de motorenfabriek Awa. Na de doop verliet de «Eureka» de haven onder bevel van schipper Willy Bonny, bijgestaan door de motorist Jozef De Vos en de twee matrozen Lucien Ponjaert en André Claeys. De maidentrip ging naar de visgronden, waar een sleep van enkele uurtjes werd gedaan onder grote belangstelling van de genodigden. De gevangen vis werd dadelijk gewassen en ging regelrecht de pan of de pot in. Onnodig te zeggen dat verse vis lekker smaakte op deze uitzonderlijk plezante zeetrip waarover allen uiterst tevreden waren, toen omstreeks 20.30 u. 's avonds terug aangelegd werd in de vissershaven. De «Eureka» is een zeer moderne eenheid gebouwd op de werf van de h. Alfons Bocher voor rekening van reder Jozef Van Torre uit Heist. Zij is uitgerust met een Awa-motor van 150 pk die toelaat een snelheid van 11 mijlen te verwezenlijken. Verder bezit het de modernste apparaten voor een veilige navigatie nl. radio, zend -en ontvangstpost, dieptemeter en richtingszoeker. De karakteristieken zijn de volgende : lengte 20 meter, breedte 5,30 m diepgang 2.70 m.

Het vaartuig is verzekerd bij de verzekeringsmaatschappij «Hulp in Nood» voor de som van twee miljoen frank en heeft deze week de visserij reeds aangevangen.

Wij wensen aan de vriend Joz. Vantorre rijke vangsten en behouden vaart met zijn nieuwe aanwinst.

Inderdaad dezelfde rederij bezit reeds een eerste ijzeren vissersvaartuig van 1954, nl. de Z.552 voorzien van een motor ABC van 135 pk - 1954.

SCHADEN

De O.9 van Deckmyn Ernest, deed de haven van Oostende aan met krukasbreuk.

De O.614 van H. Verschelde deed de haven aan met gans gescheurd net tengevolge van het opvissen van het mechanisme van een zeemijn. Het stuk dat niet gevaarlijk was, werd door de ontmijningsdienst weggehaald.

De verantwoordelijkheid van Kapitein en Loods

(Vervolg van vorige week)

Daaruit volgt dus dat de reder die burgerlijk verantwoordelijk verklaard werd voor de schaden tegenover derden door zijn vaartuig veroorzaakt op het ogenblik dat een loods de leiding er van overgenomen had, geen verhaal kan uitoefenen tegenover de Staat voor het terugbekomen van de uitgekeerde schaden aan beschouwde derden.

3) De kapitein en de loods, zijn zij burgerlijk verantwoordelijk wanneer een ongeval zich heeft voorgedaan door verkeerd manoeuvreren en op een ogenblik dat de kapitein assistentie verleend werd door de loods ?

Het antwoord op deze vraag laat geen twijfel over. Een verongelukte derde door een fout veroorzaakt van de kapitein of de loods kan aan de kapitein en/of loods die de fout veroorzaakte, herstel van de geleden schade vorderen. In de praktijk nochtans in het zelden dat dergelijke aktie tegen de kapitein ingezet wordt. Dit volgt vooral door overwegingen uit oogpunt van opportuniteit. Van een andere kant is het uitzonderlijk dat een reder of zijn verzekeraar(s) de verongelukte derde niet vergoeden. Nochtans is het mogelijk dat een derde zich in het bijzonder tegen de kapitein of de loods keert.

In binnenvaart ziet men niet zelden, dat de verongelukte derde, nl. de Staat, persoonlijk de schipper dagvaardt tot terugvordering van schaden aan kunstwerken, wanneer de eigenaar van het schip zich ten overstane van de staat vrijgemaakt heeft door de Abandonwaarde te betalen en als deze laatste betaling de volledige schade niet dekt.

4) Welke is de strafrechterlijke verantwoordelijkheid van de kapitein van een schip en de loods wanneer een navigatieongeval lichamelijke letsels of doden veroorzaakte ?

Dit punt is hetgeen heden ten dage nog de meeste betwistingen krijgt.

Niet zelden gebeurt het inderdaad dat een ongeval in de vaart aanleiding heeft tot lichamelijke letsels en zelfs de dood van personen kan teweeg brengen, waardoor een strafrechterlijk onderzoek geopend wordt ten laste van de kapitein, van de officier van wacht en/of van de loods, die het maneuver beveelde of er toe aanzette.

Deze vervolgingen worden ingespannen ingevolge de algemene principes van het strafrecht ten laste van personen die, door hun fout of zelfs minieme fout, lichamelijke letsels of de dood aan hun gelijken hebben kunnen veroorzaken.

De onderzoekende magistraat zal in dit geval gewoonlijk een deskundige aanduiden die geroepen wordt zijn mening weer te geven over de technische kant der zaak en naderhand vervolgt het Openbaar Ministerie die personen die het verantwoordelijk acht en brengt hen in Eerste Instantie voor de Korektionele Rechtbank en/of in Tweede Instantie voor het Hof van Beroep.

Indien een fout weerhouden wordt ten laste van het bemanningslid van wacht, van de kapitein en/of van de Loods, kunnen deze personen veroordeeld worden tot een gevangenisstraf en/of een boete.

Het is in dergelijk geval dat altijd de vraag naar voren gebracht wordt wie strafrechterlijk verantwoordelijk is. De kapitein (of het bemanningslid van wacht) en/of de loods ?

Het antwoord op deze vraag hangt af van elk geval op zich zelf. Het bevel van het schip berust in handen van de kapitein, **zelfs als deze** laatste een loods aangeworven heeft, die zich mede op de brug bevindt. De kapitein die de raadgevingen van de loods gevolgd heeft, is strafrechterlijk verantwoordelijk indien hij, rekening houdende met zijn persoonlijke kennissen van algemene navigatie en van zijn kennis der navigatie op mondingen stromen en rivieren, had kunnen de fout ontdekken, begaan in de aanbevelingen der loods. In deze veronderstelling zijn de kapitein (of het bemanningslid van wacht) en de loods, alle twee strafrechterlijk verantwoordelijk voor de begane fout; de laatste om de fout uitgelokt te hebben, de eerste om ze aanvaard te hebben. In tegenovergesteld geval, gegeven zijnde de algemene en bijzondere navigatiekennissen van de kapitein (of bemanningslid van wacht) indien het deze laatste onmogelijk was de fout te ontdekken zal hij stafrechterlijk niet verantwoordelijk gesteld worden maar wel de loods.

Vele loodsen denken, in aanmerking genomen dat ze slechts raadgever zijn, geen strafrechterlijke verantwoordelijkheid te kunnen oplopen. Dit is verkeerd. De loodsen, zoals trouwens gelijk welk ander persoon, zijn strafrechterlijk wanneer door hun fout of onvoorzichtigheid derden lichamelijke letsels oplopen of wanneer doden te betreuren zijn.

Bij gelegenheid van dergelijke strafrechterlijke vervolgingen gebeurt het niet zelden, dat de slachtoffers of de rechthebbenden zich burgerlijke partij stellen voor het strafgerecht en het herstel der geleden schade vorderen.

Indien de vordering aanvaard wordt, zullen de kapitein of lid van de wacht en/of de loods veroordeeld worden de schaden en interesten aan de slachtoffers of rechthebbenden uit te keren. De rederij zal burgerlijk verantwoordelijk zijn uit hoofde van deze veroordeling maar de schuldeisers zullen nochtans hun rechten kunnen laten uitoefenen op de persoonlijke bezittingen van de kapitein en/of loods.

Melden we hier eveneens, dat het voorgekomen is, nochtans zeer zelden, dat een reder de loods betrekt *in verhaal voor het bedrag hem* door een verongelijkte derde gevraagd en dit wanneer de reder acht dat de schade veroorzaakt is door een fout begaan door de loods.

5) Welke is de beroepsverantwoordelijkheid van de kapitein van een schip en van de loods ?

Buiten de burgerlijke en strafrechterlijke verantwoordelijkheid van de kapitein en de loods, zijn deze laatsten nog blootgesteld aan sancties uit te spreken door de Onderzoeksraad (de onderzoeksraad voor de kapitein en de bemanningsleden) en door de Tuchtraad voor de loodsen. De Onderzoeksraad kan slechts sankties nemen van beroepsaard zoals een verwittiging, vermaning, schorsing van brevet, enz... Hij kan geen enkel sanktie uitspreken van burgerlijke noch strafrechterlijke aard.

Uit hetgeen vooraf gaat, volgt dus dat de verantwoordelijkheid van de kapitein en de loods zeer zwaar is en kan in geval van dagvaarding tegen hen, hun finantiële ondergang *betekenen. Deze verantwoordelijk*heid is vooral zwaar voor de loodsen die door de aard van hun werk zelf geroepen zijn om hun diensten te presteren waar de scheepvaart bijzonder moeilijk en dicht is. Wij *denken in dit geval in het bijzonder* aan de Scheldepiloten die elke week verscheidene malen de afstand Antwerpen-Vlissingen en omgekeerd afleggen.

(Vervolg toekomende week)

Grote besparingen op brandstofkosten zijn mogelijk op vissersvaartuigen

(Vervolg van blz. 3)

Proeven uitgevoerd in de Verenigde Staten leverden echter gelijkaardige uitslagen. En ook de proeven uitgevoerd door verschillende scheepsarchitekten bevestigden de voorgaande.

Prof. Cedric Ridgely-Nevitt van het Webb Instituut voor Scheepsarchitektuur te Glen Cove (Long Island) in de Verenigde Staten, heeft proeven gedaan op een model van een typisch vissersvaartuig van 100 voet lengte, met een laag prismatisch coefficient. Bij zwaar weder zouden de brandstofbesparingen nog aanzienlijker zijn.

Om deze redenen werd door de FAO sinds lang de bouw van vissersvaartuigen van 30 tot 20 voet met laag prismatisch coefficient aanbevolen.

Om gelijkaardige redenen werd de bouw van vissersschepen met een hekachtersteven aanbevolen boven schepen met een kruiserachtersteven. Een hekachtersteven biedt niet alleen minder weerstand, doch is goedkoper en biedt meer plaats om achterop te werken. Proeven in de Verenigde Staten uitgevoerd bewezen bovendien dat een schip met een breed achter minder spoed geeft in de boeg en *minder water neemt* dan een schip met kruiserachtersteven. Dit verwacht men vooral daar een hekachtersteven de beweging dempt omdat een schip een vaste bouw is en hierdoor neiging heeft om in het midden op zijn as te wentelen.

Deze en andere bevindingen zullen op het eerstvolgende kongres over vissersvaartuigen, te Rome door de FAO ingericht, uitgebracht worden. Een Turkse scheepsarchitekt heeft reeds een studie ingediend over de breedte der spanten welke moet toelaten lichtere en minder kostelijke vissersvaartuigen te bouwen.

S.A.I.T.
TOT UW DIENST
VOOR ALLE
RADIO TOESTELLEN
VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD
meer dan 50 jaar ervaring
OOSTENDE 21, H. Baelskaai Tel.: 715.70
NIEUWPOORT 18, Hoogstraat Tel. : 231.51
ZEEBRUGGE 4, Wandelaarstr. Tel. : 541.21

GARDNER

MET EEN REDELIJKE LEVERTIJD
EINDELIJK WEER LEVERBAAR

MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat)
Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)
ANTWERPEN

1

Oostende

Marktoverzicht

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7,50 % niet inbegrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

— ★ —

Minder vaartuigen en minder vis op de markt dan verleden week. Ook kreeftjes waren niet in zo grote hoeveelheid op de markt. De tongenaanvoer daarentegen was nog nog heel wat groter en bedroeg zo rond de 100.000 kilo.

Soorten waarvan de aanvoer het sterkt daalde waren IJslandvis en Kanaalsoorten. Toch was er nog meer dan genoeg IJslandvis op de markt. De prijzen waren lager dan vorige week met een lichte stijging op de dinsdagmarkt. Woensdag waren de prijzen opnieuw lager dit vooral door de nogal grote aanvoer die we die dag kenden, zodanig dat zelfs op twee plaatsen moest worden verkocht. Noordzeevis was meer voorhanden alhoewel de vangsten nog steeds zeer klein blijven. Voor witte kabeljauw werden lagere prijzen genoteerd zodat de opbrengsten weinig lonend waren. De enige visgrond die op dit ogenblik lonende vangsten geeft is de Witte Bank waarvan grote hoeveelheden tongsorteringen werden binnen gebracht. De IJslandvangsten waren evenmin groot en ook hier waren verschillende opbrengsten niet toereikend, temeer daar er voor kreeftjes geen prijs werd betaald. In totaal verkochten 58 vaartuigen hun vangst. De totale aanvoer bedroeg 11450 B vis, 40.000 kg kreeft en ongeveer 100.000 kg tongsortering. Voor de 10 IJslanders werd een gezamenlijke vangst genoteerd van 8.630 B vis en 33.000 kilo kreeft. De beste markt voor deze soorten was dinsdag toen vooral schelvis een goede prijs bekwam. Vier Noordzeevangsten voorzagen de markt van 920 B vis. Allen kleine vangsten en slechts een paar redelijke opbrengsten.

Slechts drie Kanaalvangsten die vooral uit kleine schelvis bestond. Weinig tongen en daardoor geen grote besommingen alhoewel de vangsten tamelijk omvangrijk waren.

De 26 Witte Bankers voorzagen de markt van 315 B vis en 95.000 kilogram tong. Zeer kleine bijvangsten. Op de woensdagmarkt lichte vermindering van de vangsten die evenwel nog steeds zeer mooie reizen mogelijk maken.

Twee vaartuigen van de Oost voerden 80 B vis en 2100 kg tong aan.

Voor de West-vissers werd het nog tamelijk goede week. Vooral dinsdag werden goede prijzen betaald voor rogsoorten die nogal schaars waren. Samen 11 vangsten met 570 B vis en 3700 kg tong.

Tenslotte nog enkele kustvaartuigen met kleine vangsten.

	31-5-1958	2-6-1958	3-6-1958	4-6-1958		
Tongen, grote — Sole, grosse	34,—35,60	32,80-35,—	31,—34,40	32,60-34,60	.....	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	34,60-37,60	30,60-36,—	33,—35,80	34,—36,—	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	34,60-35,20	32,60-34,—	33,—35,—	32,20-34,20	.....	.....
Voor-kleine — Petite	32,20-32,60	31,20-33,40	31,80-34,80	29,40-33,—	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite	26,—27,20	24,20-27,—	23,—30,80	22,—28,50	.....	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	.....	25,—28,40	28,—30,—	28,—36,—	.....	.....
Middel — Moyenne	.....	20,—25,40	23,50-25,—	26,—28,—	.....	.....
Kleine — Petite	11,40-16,—	12,50-14,—	13,50-24,—	14,—17,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	6,40-13,—	10,—14,30	9,—13,50	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	9,—14,—	9,—12,—	15,—15,50	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	10,—	8,—12,—	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	8,20- 9,60	12,—	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	.....	1,60- 6,60	3.60 -5,60	3,60- 4,—	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	6,— 8,—	9,80	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	5,60- 8,—	5,20- 7,40	4,40- 4,60	.....	.....
Kleine — Petit	.....	5,40- 6.20	4,40- 5,60	4,— 5,60	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	15,—20,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	15,—	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	11,—12,—	8,—16,80	9,—19,40	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	7,20	5,—	9,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	9,40-15,20	8.80-15,—	7,60-13,80	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	5,— 8,40	4,40- 9,—	3,80-11,50	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	19,50-22,—	22,—25,—	21,50-24,50	.....	.....
Wijting — Merlan	1,30	5,10- 7.40	6,60- 8.60	3,50- 8,60	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	1,50-10,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	13,—16,—	15,—16,—	16,50-18,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	5,10	6,10- 8,80	6,60- 9,—	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	8,40- 8.50	5.70- 7,10	5,50- 6,50	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	27,20-28,—	18,—20,—	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	6,— 7,—	5,40- 8,—	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	21,30	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	13,—16,—	12,—21,—	15,60-25,—	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	7,30-13,—	.....	.....	20,—22,—	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	15,—18,—	13,—16,60	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	7,—14, —	.....	.....
Lom — Brosme	.....	5,80	4,50- 5,50	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	6,40	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	9,—	9,80-15,—	5,—	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	8,60-10,60	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	3,—	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	20,—30,—	31,—	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	4,20- 5,—	2,60- 3,40	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	61,—	.....	19,—37,—	5,40- 7,—	.....
Steur — Esturgon	.....	10,60	8,60- 9,40	5,40- 7,—	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	5,40	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	13,—	4,80- 6,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	18,—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	6,80	13,—	.....	.....

Zaterdag 31 mei

IJSLAND		Kreeften		
Z.459	16	100	9000	167.570
WITTE BANK		Tongen		
O.193	13	10	4000	142.785
O.175	14	10	4000	157.550
O.244	14	20	3500	130.955
KUST				
O.18	1	10	——	5.300
O.32	1	10	100	7.195

Niet overveel vis. Grote tongenvangsten. Kreeftjes zijn goedkoop. Lonende opbrengsten.

Maandag 2 juni

IJSLAND		Kreeften		
O.224	17	800	4500	300.900
NOORDZEE				
O.292	16	260	——	105.540
KANAAL		Kreeften		
O.265	16	300	2200	109.365
OOST		Tongen		
Z.583	10	40	1200	76.400
WITTE BANK				
O.105	16	20	3800	140.610
O.109	15	10	3800	159.930
O.140	15	20	4200	165.580
Z.417	13	10	4200	149.250
O.278	13	30	3000	116.470
O.254	13	5	3500	121.725
WEST				
O.77	7	60	——	30.000

Geringe aanvoer. Alleen tong is overvloedig op de markt. Lichte daling van de tongprijs. Andere vis is evenmin duur. Doorgaans lonende besommingen.

Dinsdag 3 juni

IJSLAND		Kreeften		
O.294	18	1500	——	530.450
O.88	19	900	4420	332.580
O.217	17	750	3570	277.670
NOORDZEE				
O.215	17	300	——	109.100

KANAAL		Kreeften		
O.342	12	350	2300	145.620
WITTE BANK		Tongen		
O.200	14	10	4000	165.520
O.243	15	10	4500	173.090
Z.472	11	10	2500	70.490
Z.598	11	5	2000	91.640
O.122	13	15	3000	123.760
O.115	11	10	3500	146.010
Z.546	17	5	5000	171.480
Z.257	10	10	25000	89.500
OOST				
Z.458	10	40	900	67.070
Z.777	3	10	300	20.590
WEST				
O.267	5	10	1000	37.650
O.192	8	30	900	45.970
O.147	9	20	1000	56.090
O.346	10	80	——	49.140
O.152	6	60	——	38.940

Meer vis dan gisteren. Grote tongenvangsten. Dure roggen. IJslandvis is eveneens iets duurder dan gisteren. Lonende opbrengsten.

Woensdag 4 juni

IJSLAND		Kreeften		
O.92	19	1300	1800	421.110
O.329	17	350	6000	163.620
O.324	17	730	——	264.650
O.298	18	1600	——	460.940
O.228	18	600	4500	195.785
NOORDZEE				
O.268	13	230	——	94.970
O.247	13	130	——	64.830
KANAAL		Kreeften		
O.262	12	270	2400	109.820
WITTE BANK		Tong		
O.187	13	10	3000	98.290
O.281	14	20	4500	135.930
O.214	12	10	3500	121.860
Z.321	14	5	3000	90.660
O.204	13	10	4500	161.380
Z.290	14	15	3500	126.435
Z.471	12	5	3000	97.000
O.170	13	20	4500	155.730
O.345	12	10	3000	111.280
WEST				
O.276	9	100	——	69.330
O.349	9	100	——	58.520
O.184	4	30	400	34.170
O.15 5	4	30	——	23.260
N.762	5	50	400	47.170

Omvangrijke aanvoer vooral van IJsland. Dalende prijzen voor IJslandvis. Roggen blijven duur. Kleine Noordzeevangsten.

Ymuiden

Marktoverzicht

Donderdag werd er te IJmuiden, evenals woensdag, bijzonder weinig verse vis aangevoerd. Negen kotters en één trawler, de Onderneming Sch. 117, zorgden voor 20 kistjes schelvis, 85 wijting, 25 haring, 30 gul, kabeljauw en koolvis, 25 diversen en 140 stuks kabeljauwen. Deze reginge aanvoer werd de handel, die als het ware om schelvis zat te springen, niet erg op prijs gesteld. Het gevolg hiervan was dat vooral de schelvisprijs zeer hoog was.

Woensdag werd er voor een kist braad zelfs f 40,— betaald. Maar vrijdag was het beeld in de IJmuidense visafslag volledig veranderd. Toen liepen ondermeer de trawlers Vios IJm. 24 en Ariadne IJm. 18 binnen, die te zamen voor 900 kisten schelvis zorgden.

Uitgerekend op een dag, waarop de handel eigenlijk geen schelvis gebruiken kan. En niemand begrijpt in handelskringen, waarom deze twee trawlers niet donderdag aan de markt verschenen... Uiteraard daalde de prijs voor schelvis onmiddellijk. De braad ging dan ook weg voor f 23,— tot f 28,— per kist van 50 kilo.

Ook de prijzen voor kabeljauw en gul noteerden vrijdag vergeleken bij die van donderdag een forse daling.

Zaterdag was het een echte tongendag. Er liepen 54 schepen te IJmuiden binnen met een totale aanvoer van 3.400 kisten verse vis, waarbij ruim 80.000 kilo tongen. Toch bleef de tongenprijs stabiel. Amerika toonde grote belangstelling voor de grote tong. De tongenprijs handhaafde zich goed met een gemiddelde van f 2,50 per kilo.

De scholprijs is ook goed. Vooral nu kwaliteit van de schol weer aanzienlijk is verbeterd. De grofste soorten doen ongeveer f 40,— per kist van 50 kilo.

Maandag zorgde de vloot voor een aanvoer van 5.500 kisten verse vis te IJmuiden. Er was niet zoveel tong: 25.000 kilo .De kleine vloot zorgde voorts voor 1000 kisten schol.

De kabeljauwprijs herstelde zich iets. Maar hoog kan de prijs voor de kabeljauw met f 70,— tot f 78,— per kist van 125 kilo beslist niet worden genoemd.

De schelvisprijs bleef het vrijdagse prijspeil maandag trouw. De scholprijs, evenals de tongenprijs bleef maandag hoog en onderging geen noemenswaardige verandering.

Wat de aanvoer van kantjes gezouten haring door de trawlervloot betreft. De resultaten van dit experiment zijn niet erg hoopgevend. De trawler Elie Cheniviere IJm. 32 kwam bijvoorbeeld dinsdag aan de markt met zegge en schrijve 4 kantjes gezouten haring aan boord. Als bijvangst is echter elk kantje haring meegenomen...

De prijzen van kabeljauw waren woensdag zeer gunstig te IJmuiden. De exporteurs toonden grote belangstelling voor deze vissoort. De prijs voor schol noteerde echter een daling. De tongenprijs bleef stabiel.

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

	29-5-1958	30-5-1958	31-5-1958	2-6-1958	3-6-1958	4-6-1958
Tongen, grote — Sole, grosse	3,30- 3,20	3,20 -3,05	3,20- 3,—	3,10- 3,—	3,10	3,10
3/4 tongen — Sole 3/4	3,20- 3,10	3,20- 3,—	3,20- 2,90	2,90- 2,80	3,10- 2,80	2,80- 3,—
Bloktongen — Sole moyenne	2,80- 2,70	2,75- 2,60	2,70- 2,40	2,60- 2,40	2,60- 2,40	2,60- 2,70
Voor-kleine — Petite	2.80- 2,70	2,70- 2,50	2,60- 2,30	2,50- 2,40	2,50- 2,40	2,60- 2,70
Kleine tongen — Toute petite	2,40- 2,10	2,30- 2,10	2,20- 1,90	2.10- 2.—	2.10- 1.90	2.— 2.20
Tarbot, grote — Turbot, gros	230- 1,90	2,30- 1,90	2,30- 1,80	2.40- 2.—	2.10- 1.80	2.20
Middel — Moyenne	.....	.....	114,—	110,—108,—	110.—108.—	107.—
Kleine — Petite	.....	.....	96,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	61,—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	36,—	44,—	.....	.....	40,—48,—
Grote iek — Grosse	.....	42,—	44,—	.....	.....	40,—48,—
Kleine iek — Petite	53,—	51,—	49,—46,—	36,—	56,—	40,—48,—
Iek 3e slag — 3e sorte	58,—	57,—43,—	49,—40,—	61,—	61,—	48.—29,—
Platjes — Toute petite	41,—21,—	40,—21,—	30,—13,—	54,—21,—	54,—21,—	38,—17,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	28,—	36,—25,—	32,—	34,—27,—	30,—32,—
Middel — Moyen	.....	29,—30,—	38,—22,—	34,—22,—	35,—22,—	40,—35,—
Kleine — Petit	40,—42,—	34,—23,—	36,—23,—	38,—18,—	38,—18,—	41,—39,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	18,—	30,— 8,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	20.—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	42,—	31,—30,—	32,—28,—	30,—	40,—50,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	45,—17,—	40,—13,—	43,—17,50	38,—12,—	45,—38,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	86,—61,—	86,—61,—	.....
Wijting — Merlan	.....	33,—27,—	33,—12,—	30,—13,—	30,—13,—	30,—35,—
Schar — Limande	.....	27,— 8,—	.....	.....	18,—16,—	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	22,—16,—	22,—16,—	14,—12,—	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	32,—11,50	26,—12,—	36,—14,50	36,—14,50	23,—24,—
Horsmakreel — Saurel	.....	6,50	7,— 6,50	14,—11,—	15,—11,—	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	36,—30,—	32,—26,—	30,—25,—	30,—23,—	36,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	30,—27,—	21,—15,—	23,—20,—	23,—20,—	20,—28,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,60- 2,20	2,50- 2,20	3,— 2,10	3,10- 2.10	3,10- 2,10	.....
Koolvis — Colin	.....	35,—	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgon	.....	.....	.....	30,—	30,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	34,—30,—	38,—	32,—30,—	38,—35,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	28,—22,—	26,—22,—	30,—24,—	28,—17,—	18,—22,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse						

TE KOOP : MOTOR DEUTZ. VM245. 3 cilinder 180 pk 300 t/m, met keerkoppeling Brevo. Compleet met reservedelen.

STERKE WINCH. 2 x 300 vadem. Nog in gebruik.
Voor beide zaken zich wenden : A. Liebaertstraat 23 Oostende.
7078V

NIEUWBOUW en HERSTELLING STALEN VISSERSVAARTUIGEN
SLECHTS
EEN GOED ADRES :
Scheepsbouwwerf
R. PANESI
P.V.B.A.
Nieuwe Werfkaai 6 Oostende
Telefoon 724.41
6937V

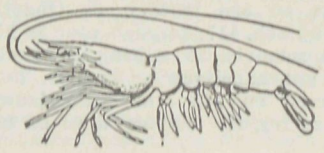
VISHANDELAARS
Voor Uw
VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN
wendt U tot
de drukkerij :
HET VISSERIJBLAD
18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

	NIEUWPOORT				ZEEBRUGGE		
	29-5	30-5	2-6	4-6	2-6	3-6	4-6
Grote tong — Grosse sole	30-34	27-30	32-34	30-32	32-33	33-34	33-34
Bloktong — Sole moyenne	35-37	30-31	35	34	33-34	34-35	34-35
Fruittong — Sole 3/4	34-37	26-30	35-36	34-36	34-35	34-35	35-36
Schone kleine tong — Petite sole	34-35	30-29	34-36	33-35	34-34	36-37	36-37
Kleine tong — Toute petite sole	28-30	24-26	28-29	25-29	35-36	35-36	30-31
Grote tarbot — Turbot moyen	37	30-32	33-34	30-31	26-27	27-28	24-25
Middelm. tarbot — Turbot moyen	35	30	30	30	21-22	24-25	21-22
Varia — Divers	23 3	22	24	24	12-13	14-15	15-16
Griet — Barbue	20-22	20	20-21	25-22	16-17	16-17	16-17
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	...-...	...-...	20-22	17-18	19-20
Grote pladijs — Grosse plie	8-11	8-10	7-9	6-8	6-7	6-7	4-5
Middelm. pladijs — Plie moyenne	8-15	10-11	9-10	8-9	7-8	7-8	3-9
Kleine pladijs — Petite plie	8-12	5-6	4-8	5-9	8-9	10-11	11-12
Deelvis — Portion	...-...	...-...	...-...	...-...	6-5	8-9	7-8
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	...-...	...-...	...-...	20-21	22-23	21-22
Gul — Petit cabillaud	17	...-...	19-12	18-14	15-16	15-16	14-15
Keilrog — Raie radiée	18	...-...	14	22	...-...	...-...	...-...
Rog — Raie	10-16	4	10-11	14-17	11-12	15-16	15-16
Tilten	7-12	4	7-8	10-13	8-9	10-11	9-11
Scherpstaarten	6-10	7	8-5	11-6	10-11	11-12	10-11
Halve man	...-...	...-...	...-...	...-...	7	9	8
Grote wijting — Gros merlan	8	7	8-10	10-12	7-8	8	10
Kleine wijting — Petit merlan	6-7	3	4	5-7	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Schar — Limande	15-10	10-8	8-11	9-5	8	8-9	7-8
Zeehaai — Aiguillat	6-7	...-...	7	7-8	7	7-8	8-9
Zeehond — Chien de mer	5	...-...	5-6	5-6	6	6-7	6-7
Robaard — Grondin rouge	20	...-...	...-...	20-15	15	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	3	...-...	3	3-2	4	2	3

IJSLANDSE VISSOORTEN

	31-5-1958	2-6-1958	3-6-1958	4-6-1958
Schelvis gr.	6,— 7,—	6,40-10,60	6,20-14,40	5,20- 9,20
middelm.	5,40- 5,60	5,20- 5,80	4,80- 9,80	4,60- 5,80
klein	.....	.....	4,— 5,—	4,— 4,20
Kabeljauw	8,40-10,—	7,20- 8,—	9,20-12,—	5,80-10,—
Gullen	4,40- 6,80	4,60- 7,—	4,40-10,—	3,80- 6,—
Wijting	.....	4,80- 5,80	4,— 5,40	4,20- 5,60
Schaat	.....	.....	12,60-16,—	2,90-14,—
Zeebaars	.....	5,40- 9,20	4,60- 8,80	2,60- 7,40
Leng	5,40	.....	5,80-11,60	5,60- 8,80
Schartong	.....	9,—	3,20- 7,40	3,60- 4,80
Heilbot	20,—34,—	15,—39,—	14,—37,—	14,—35,—
Koolvis	5,20	4,80- 5,—	3,80- 5,60	4,— 5,20
Hondstong	4,80- 5,40	5,— 6,40	4,40- 7,—	2,20- 5,40
Zeewolf	5,—	4,— 7,—	3,40- 6,80	80
Platen	.....	12,60-14,—	8,60-11,20	.....

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
31-5	6	27.600	611.355			
2-6	11	107.150	1.475.770			
3-6	19	246.840	2.742.360			
4-6	22	329.250	3.105.660			
Tot.	58	710.840	7.935.145			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
26-5	31	1.187	57.938	44,—	55, —	48.81
27-5	33	1.339	52.462	34,—	44,—	39,17
28-5	36	1.320	53.620	37,—	46,—	40,62
29-5	36	1.268	46.709	34,—	42,—	36,83
30-5	36	1.132	47.150	37,—	45,—	41,55
31-5	36	1.106	51.533	39,—	49,—	46,59
Mei	768	28.498	1.167.812			
2-6	36	979	47.757	43,—	52,—	48,78
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
28-5	18	849	34.911	35,—	47,—	41,12
29-5	22	922	36.939	34,—	47,—	40,06
30-5	22	827	37.061	38,—	48,—	44,81
31-5	19	1.059	47.719	39,—	50,—	45,06
2-6	12	757	35.902	43,—	51,—	47.42
3-6	8	304	15.454	48,—	54,—	50,83
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-5	12	292	12.754	41,—	46,—	43,67
30-5	17	601	26.888	40,—	49,—	44,73
31-5	18	647	28.895	41,—	48,—	44,67
2-6	19	639	31.094	44,—	52,—	48,66
4-6	17	687	30.158	42,—	46,—	43,89
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
29-5	8	8.714	112.244			
30-5	4	3.068	35.573			
2-6	15	17.972	196.846			
4-6	9	16.246	185.232			



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE
Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42
Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse gepelde garnalen
Thuisbestelling in de grote centra
Verzending in gans het land

VERWACHTINGEN

MAANDAG 9 JUNI

IJsland : O.236
Kanaal : O.87 O.112 O.119
Witte Bank : O.185 O.220 Z.421 Z.412 Z.542 Z.543
West : O.196

DINSDAG 10 JUNI

IJsland : O.89 (1100 b.) O.293
Witte Bank : O.102 O.153 O.223 O.266

WOENSDAG 11 JUNI

IJsland : O.239
Noordzee : O.94
Witte Bank : O.151 O.283 O.131 O.135 O.183 O.227 O.287 O.120 O.155 Z.537
West : O.77

VERMOEDELIJK :

I : van 120 tot 239 pk
II : van 240 pk en meer
30-5 : O.25 (I WB)
31-5 : O.225 (I W) O.232 (I W) O.127 (I WB) O.218 (I WB) O.154 (I WB) O.166 (I WB) O.82 (II WB) O.326 (II N)
2-6 : O.142 (I W)
4-6 : O.147 (I W) O.152 (I W) O.267 (I W) O.192 (I W)

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

DONDERDAG 29 MEI

Z.777	38.040	Z.524	12.020
Z.54	15.250	Z.430	37.030
Z.415	8.870	Z.434	28.600
Z.445	51.580	Z.63	15.600
Z.613	9.710		
Z.498	13.790	Z.496	12.280

ZATERDAG 31 MEI

Z.478	16.528	Z.499	6.890
Z.801	12.370	Z.725	8.110
Z.611	11.240	Z.613	4.000
Z.60	10.520	Z.45	14.770
Z.455	8.210	Z.727	10.870
Z.501	14.750	Z.548	21.930
Z.525	14.180	Z.442	15.820

MAANDAG 2 JUNI

Z.264	19.120	Z.444	152.280
Z.524	9.450	Z.38	15.990
Z.764	17.640	Z.54	10.110
Z.785	9.590	Z.63	11.450
Z.475	11.980	Z.553	20.690
Z.465	14.160	Z.401	17.030
Z.404	16.140	Z.22	19.590
Z.523	40.505	Z.161	17.910
Z.406	17.350	Z.817	9.180
Z.502	15.960		

DINSDAG 3 JUNI

Z.520	16.130	Z.415	21.630
Z.480	26.880	Z.462	39.910
Z.613	2.600	Z.454	11.800
Z.415	9.470	Z.104	12.530
Z.251	26.620	Z.530	28.630
Z.449	53.990	Z.793	16.950
Z.477	26.380	Z.501	18.370
Z.442	3.770	Z.233	26.150
Z.525	2.830	Z.544	52.300
Z.209	27.530	Z.560	35.520
Z.476	18.660	Z.409	39.420
Z.525	64.870	Z.630	32.640
Z.447	20.150	Z.270	22.920
Z.605	11.860	Z.491	45.790
Z.606	7.370	Z.456	20.030
Z.517	16.180	Z.467	21.320
Z.508	22.800	Z.468	66.620
Z.538	26.120	Z.30	32.210
Z.515	15.140	Z.520	33.140
Z.431	21.480		

GENT

VAN 24 TOT 30 MEI 1958

3/4 tongen 75-80 ; kleine tongen 55 ; tarbot grote 110 ; kleine tarbot 40 ; middelmatige griet 50 ; kleine iek 22-25 ; grote schelvis 40 ; rog 45-50 ; kabeljauw 35-50 ; gullen 20-24 ; wijting 18 ; hondshaai 38 ; ijle haring 16 ; heilbot 75-80 ; koolvis 24-32 ; gepelde garnaal 200-240 F per kg.

BRUSSEL

VAN 24 TOT 30 MEI 1958

Voorkleine tongen 76-85 ; tarbot grote 140 ; kleine tarbot 46-51 ; kleine griet 50 ; grote iek 28-38 ; kleine iek 21-27 ; middelmatige schelvis 38-45 ; rogvlerken 80-90 ; kabeljauw 46-62 ; repen hozemondhamme 50-58 ; wijting 20-25 ; gepelde hondshaai 40-55 ; arend 52-60 ; makreel 24-28 ; rode knorhaan 32-35 ; repen zeebaars 48-60 ; ijle haring 18-22 ; koolvis 28-40 ; gepelde garnaal 23 0F per kg.

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.
BELIARD-CRIGHTON & C°
(11)

De Viskleinhandel en Euromark

(VERVOLG)

NEDERLAND

DE VISHANDEL IN DE GEMEENSCHAPPELIJKE MARKT

Rapport van dhr A.W. LUIJCKX, Direkteur van het Ekonomisch Instituut voor de Middenstand.

Wij leven in een tijd waarin zich op betrekkelijk korte termijn grote veranderingen in het ekonomisch leven voltrekken. De ontwikkeling van de techniek heeft een ongekend hoog tempo bereikt, de produktiviteit verbetert snel en de koopkracht is als gevolg hiervan stijgende. En teineinde deze gunstige technische en ekonomische perspektieven nog beter te kunnen uitbuiten, is mede onder militaire en politieke druk een sterkere binding van de West-Europese staten tot stand gebracht.

Al deze veranderingen kunnen uiteraard de ondernemers niet onberoerd laten. Bij hen breekt het inzicht baan, dat zij verder zullen moeten kijken dan binnen de vier muren van hun bedrijfsruimten en dat het adagium «regeren is vooruitzien» ook geldt voor het door hen te voeren bedrijfsbeleid.

Dat bijeenkomsten zoals die van deze dag plaatsvinden, is dan ook een verblijdend verschijnsel. Het getuigt van ondernemersgeest dat de branchegenoten gezamenlijk de problemen overwegen, waarvoor hun tak van bedrijf zich in de toekomst gesteld zal zien.

Het is voornamelijk daarom, Mijnheer de Voorzitter, dat ik gaarne de uitnodiging heb aanvaard om hier een inleiding te houden. Dit niettegenstaande de moeilijkheden om reeds in het huidige stadium te moeten ingaan op een ontwikkeling, welke nog nauwelijks kan worden overzien. Maar U zult mij dan ook niet kwalijk nemen, indien ik mij zal beperken tot enkele opmerkingen met betrekking tot de struktuur van de visdetailhandel, zoals ik deze in Nederland meen te onderkennen. En daarbij wil het mij voorkomen, dat vooral ook de vraagzijde in de beschouwingen zal moeten worden betrokken. Na dit beeld voor ogen te hebben gesteld, zal ik trachten hierin de ontwikkelingslijn aan te geven, waarbij min of meer vanzelfsprekend tenslotte ook met de gemeenschappelijke markt moet worden rekening gehouden.

Gezien vanuit bedrijfsekonomisch oogpunt is de detailhandel in vis voor de ondernemers, welke hierin werkzaam zijn zeker niet de eenvoudigste van de middenstandsbranches. Immers wanneer men nagaat onder welke voorwaarden deze branche moet werken, dan springen — als ik het goed zie — drie grote moeilijkheden scherp in het oog en wel met name :

1. de *onregelmatige aanvoer* van de produkten;
2. de *wisselende prijzen*, hetgeen overigens grotendeels samenhangt met de vorige omstandigheden;
3. het *bederfelijke karakter* van het artikel.

(Vervolgt)

ZEEVAARTSCHOOL TE OOSTENDE

AANWERVING VAN ONDERWIJZEND PERSONEEL

Ten behoeve van de Zeevaartschool te Oostende zal één lesgever in de radiotelegrafie (4 u les per week) aangeworven worden.

De candidaten moeten volgende voorwaarden vervullen :

Belg zijn ;

Van onberispelijk gedrag zijn ;

De politieke en burgerlijke rechten genieten ;

Voldaan hebben aan de militiewetten.

Zij moeten in staat zijn om het onderricht in beide landstalen te geven en behoren in het bezit te zijn van het diploma van bugerlijk electro-technisch ingenieur (specialiteit : zwak stroom).

De jaarlijkse bezoldiging is vastgesteld op 1/25e of 1/20e van 114.000 frank per uur in de week, naargelang de titularis andere beroepsinkomsten heeft of niet. Dit bedrag wordt thans met 15 pct verhoogd ingevolgde de stand van de index der kleinhandelsprijzen van het rijk.

De candidaten worden uitgenodigd hun aanvraag samen met een eensluidend verklaard afschrift van hun diploma, te laten geworden aan het Bestuur van het Zeewezen, Wetstraat 90 te Brussel, uiterlijk vijftien dagen na het verschijnen van dit bericht in het BELGISCH STAATSBLAD.

Bijkomende inlichtingen kunnen aan dit adres of in de Zeevaartschool te Oostende bekomen worden.

TECHNISCHE VERBETERINGEN AAN AAN VISSERSVAARTUIGEN

De hoofdscheepsbouwarchitekt der FAO : Jan Olof Traung, deed onlangs — evenals de held uit een van Jules Verne's werken — een reis rond de wereld in precies tachtig dagen. Het ging echter niet om een weddingschap, doch om een studiereis te doen in verschillende visserijlanden en er de scheepsbouw van dichtbij gade te slaan.

In het Verre Oosten werd een ware omwenteling vastgesteld : de vissers zijn overtuigd van de waarde van een motor en wensen zo spoedig mogelijk hun vaartuig met mechanische drijfkracht te voorzien, dit om hen toe te laten drie- tot viermaal zo veel vis te vangen als vroeger. Vergeleken bij 1951 was de toestand in Indië, Ceylon, Thailand, Indonesië en andere landen er zeer op verbeterd. De enigste moeilijkheid die nog op te lossen is, is het vraagstuk hoe aan voldoende motoren te geraken om al deze schepen uit te rusten. Verschillende regeringen voorzien hiervoor subsidies.

Het grote vraagstuk is thans een uitbreiding van de dienst die de verbinding tussen de verschillende vissersplaatsen moet verwezenlijken. In een bepaald dorp wordt een nieuwigheid ingevoerd, doch in het naastbijgelegen dorp, 20 tot 30 mijl verder, leeft men nog in de oude onwetendheid. Dit is wijten aan het gebrek aan verbindingen te land. Volgens J. Traung ware de meest geschikte propaganda voor de mechanisatie het maken van een film die dan van dorp tot dorp zou afgerold worden.

Ook schijnen de regeringen thans meer aandacht te wijden aan de visserij. Tot nu toe waren de visserijafdelingen der regeringen enkel geinteresseerd in het uitbreiden der wetenschappelijke en biologische opzoekingen en bestond hun voornaamste doel in het reglementeren van de visserij. Thans kon vastgesteld worden dat de regeringen met alle mogelijke middelen de uitbreiding van de productie aanwakkeren : invoeren van motoren, moderne schepen en vismateriaal, nylon netten, enz...

De FAO schiep in deze landen op verschillende plaatsen scholen waar techniekers op de hoogte werden gebracht met de moderne visserijmiddelen der beschaafde landen. Thans worden, tengevolge van deze kursussen, reeds heel flinke schepen gebouwd die tot 30 voet lengte hebben. Dit jaar zal een nieuwe kursus ingericht worden voor 20 scheepstekenaars. In Cochinchina werden reeds meer dan 100 vaartuigen gebouwd volgens plannen geleverd door de FAO. In Indië daarentegen moeten er nog tienduizenden vissersvaartuigen met motor gebouwd worden.

Zoals reeds gemeld, hebben de opzoekingen in verband met het uitsparen van brandstoffen zeer goede resultaten opgeleverd. Dergelijke besparingen kunnen bekomen worden op schepen gaande van 30 tot 200 voet.

Een andere nieuwigheid wordt thans beproefd in Newfoundland. Daar worden voor het ogenblik dertig vaartuigen gebouwd die zullen vissen met lijnen. Voorgesteld werd de schepen zodanig te bouwen dat de bemanning haar werk volledig kon uitvoeren onder dek, beschut en verwarmd met infrarode stralen. 20 schepen van 60 tot 70 voet worden aldus gebouwd en 10 van 90 tot 100 voet. De totale kostprijs zal 80 miljoen F bedragen.

Tenslotte deelde Mr Traung na zijn wereldreis mede dat in alle landen grote belangstelling bestaat voor het aanstaande kongres over de bouw van vissersvaartuigen, talrijke technische verslagen zullen uitgebracht worden waarvan, voor de meeste, voor het ogenblik nog opzoekingen aan gang zijn. Verschillende honderden scheepsarchitekten, scheepsbouwers, zeevaartingenieurs, deskundigen en regeringsafgevaardigden zullen aan dit kongres deelnemen.

VISSERIJNIEUWS ZEEBRUGGE

KOR IN SCHROEF

Toen de Z.408, schipper-eigenaar Leon Demunter ter visserij was, kwam de kor bij het slepen bij een hoge zee in de schroef terecht. Men poogde de schroef te bevrijden, doch men slaagde er niet in. Het was de Z.475 van schipper Bonny Frans die het vaartuig behouden naar de thuishaven sleepte.

YACHTEN AANGEVAREN

Toen de Z.439 onder bevel van schipper Evarist Van Dierendonck 's nachts de haven binnengevaren kwam, kwam het schip tegen de steiger terecht van de yachthaven. De twee roeiboten van de visserijschool te Heist die aldaar gemeerd lagen werden gespleten en in de grond gelopen. Ook kwam het schip in aanraking met twee yachten de «Hinkajo» en de «Walvis», die eveneens beschadigd werden.

KUILTOUW IN SCHROEF

Toen de Z.448 schipper-eigenaar Albert Callier ter visserij was, kwam de kuiltouw in de schroef terecht. Ook de Z.485, schipper-eigenaar Albert Huyghe, overkwam hetzelfde ongeluk. Beide schepen riepen de hulp in van de Z.751 schipper Hippoliet De Paepe en werden door dit schip opgesleept naar de thuishaven.

AANVARING IN VISSERSHAVEN

Bij het verhalen van de Z.605, schipper Jan Gezelle, kwam deze in aanvaring met de Z.551 schipper Frans Cattoor waarbij dit schip schade opliep. De bakboordreling werd over een lengte van 3 m gespleten.

LOGBOEK van een WALSCHIPPER

Donderdag 29 mei 1958

Er zijn deze week heel wat moeilijkheden geweest met de garnaalvissers die binnenliepen en een plaatsje zochten om aan te leggen en hun vangst te lossen bij het garnaalkot. En dan staat men daar met een luxueuse garnaalmijn die maar 4 miljoen frank gekost heeft en die niet kan gebruikt worden om verschillende redenen :

- er is geen electriciteit en geen water ;
- er bestaat geen mogelijkheid aan te leggen bij laag water omdat er niet kan gebaggerd worden en
- het schijnt dat het nieuwe gebouw, of liever de palen waarop het steunt, stilaan in het water aan het zakken zijn...

of : vier miljoen frank die in het water gegooid werden en veel beter hadden kunnen besteed worden om een bedrijf te redden. Want het zou heel goed mogelijk zijn dat binnen enkele maanden er geen schepen meer zouden zijn om die garnaalmijn nog te voorzien van vis en garnaal en dat men nog enkel de vissers zal kunnen zien in de cafees langs de kaai, althans de kellners in visser gekleed... een stukje oude geschiedenis van een stad die leeft van visserij en toerisme.

Vrijdag 30 mei 1958

De kleine vertelde gisteren dat vandaag een vreemde juffrouw zou komen naar school om les te geven over visbereiding. Alle kinderen waren er op beluimd. De juffrouw van de propagandavereniging kwam, maar de vis kwam niet en er kwam bijgevolg geen les over visbereiding. En dat in een visstad als Oostende.

Zaterdag 31 mei 1958

Het gebeurt zo af en toe dat ik eens naar de televisie ga kijken en dan reizen we van het ene land naar het andere om een programma te zoeken. Bij toeval vallen we op de Franse nieuwsberichten en wie beschrijft mijn verbazing toen, na de nieuwsberichten deze avond de Franse televisiezender, die ook veel in België bekeken wordt, met een kort filmpje afkomt — ingeschakeld in de nieuwsdienst — over de vlaggetjesdagen, het werk op zee en de aankomst der eerste maatjes in Nederland.

Een knap stukje werk van de maatjes-propagandisten !

Zondag 1 juni 1958

Gelukkig komt er een einde aan alle papieren in de bus en gerucht in de straat. Vandaag trekken alle Belgen naar de stembus, met of tegen hun goesting. Er moet gestemd worden en wie dit niet doet is strafbaar : alle Belgen door de wet en de katholieken door de Bisschop van Brugge.

Behalve dan de vissers die niet mogen stemmen omdat men er wel aan denkt af en toe over dit onderwerp te praten, maar men er nog nooit toe gekomen is deze kwestie op te lossen. Het kost nochtans niet veel moeite en hoofdbrekens, dit vraagstuk is in andere landen al lang opgelost. Maar de mannen die vandaag uitgestoken worden om in vier jaar tijd één miljoen frank te verdienen, zonder belastingen te betalen, hebben andere zware zorgen.

Maandag 2 juni 1958

De uitslag van de verkiezingen is min of meer gekend en het ziet er naar uit dat we een nieuw ministerie en hierbij een nieuwe minister voor de zeevisseerij, of tenminste die de zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft, zullen krijgen. Laat ons hopen dat het «een andere en een betere» is.

In elk geval durven we verwachten dat de CVP-minister het programma voor de visserij beter zal uitwerken dan gepropageerd werd. Inderdaad, er werd een film afgerold tijdens de verkiezingscampagne met de moeilijkheden die deze partij voor de middenstand zou oplossen en er kwam ook een stukje vis in te pas, een stukje vis dat in een winkel gekuist werd. Moge de minister niet vergeten dat niet alleen de vishandelaars, maar ook de reders MIDDENSTANDERS zijn.

Dinsdag 3 juni 1958

Met die verkiezingskampagnes verwaarloosde ik het aktueel nieuws. Zaterdag : nieuwe opening of heropening van het zeevaartpaleis op de Expo. Volgens de radioreportage is de afdeling van het Bestuur van het Zeewezen zeer interessant : een reuzegrote makette van de laatste nieuwe Congoboot met bewegende en verlichte delen en twee varende mailboten die electronisch bestuurd worden...

Kom, we gaan niet meer vergelijken.

Woensdag 4 juni 1958

Men beweert dat het Oostends paviljoen op de Expo binnenkort zal sluiten, dat het restaurant weinig sukses heeft, dat er bijna geen visschotels te krijgen zijn en dan nog aan een flinke prijs. Men beweert van alles. Het schijnt dat men, om een goed stukje vis te eten, naar het paviljoen van Nederland moet gaan.

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

CHANTIERS & ARMEMENT
SEGHERS
OOSTENDE
DEPOT RESERVEDELEN
A.B.C.
MOTOREN
ONDERHOUD DOOR GESPECIALISEERD PERSONEEL
WINSLOW
OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

Normen voor viskeuring

In verband met ons artikel van vorige week: «franse normen voor viskeuring», schrijft ons een lezer — goed viskenner — dat hij niet akkoord gaat met het franse voorstel. Volgens hem zou het te ingewikkeld en te moeilijk zijn en hij stuurt ons een ander lijstje dat hieronder volgt :

HOE DE VERSHEID VAN VIS VASTSTELLEN ?

Men lette bijzonderlijk op het volgende:

1. De reuk moet fris zijn.
2. De kleur van verse vis geeft ons warme en levendige tinten; deze tinten veranderen zeer dikwijls vóór het bederf van de vis.
3. De vinnen van verse vis moeten ongeschonden, vochtig en slijmachtig zijn.
4. De vis moet stevig en veerkrachtig zijn, zodat een vingerindruk spoedig verdwijnt (uitzondering in enkele gevallen als daar zijn: de mooie meid). Deze proef kan niet toegepast worden op gesneden vis zoals: moten kabeljauw, koolvis, grote schelvis, enz.; of gepelde vis, als rog, e.a.
5. De ogen moeten helder, blinkend en levendig zijn, doch niet troebel en ingezonken.
6. De kleur der kieuwen moet helder rood zijn (niet kunstmatig rood geverfd met bloed).
7. Op zeer verse vis ligt nog het slijmachtig vocht, dat pas verdwijnt nadat de vis enkele dagen in ijs werd bewaard.
8. De schubben moeten in vele gevallen goed vastzitten.
9. De buik moet rond zijn. (Dit is voor niet geruimde vis. Meestal is men nochtans best met geruimde vis).
10. De buik moet ongeschonden en mag daarenboven niet gevlekt zijn.
11. Verse vis is stijf en onbuigzaam.

Deze kenmerken van goede vis zijn grotendeels voor alle vissoorten dezelfde. Het komt menigmaal voor, dat, bij het keuren van vis, niet alle kenmerken van versheid aanwezig zijn.

Naar het schijnt zou dit voorstel uitgebracht geweest zijn in 1946 te Oostende op het internationaal kongres der zee, doch verder gaf men er nooit aandacht aan.

Ik moet onze lezer doen opmerken dat zijn lijstje overeenkomt met de kenmerken die in het franse voorstel zijn opgenomen. In het franse voorstel heeft men echter drie kategoriën vis voorzien : verse vis, vis die nog eetbaar is en de af te keuren vis. Het werd gemakkelijk gemaakt voor de ambtenaars die zich met de keuring moeten bezig houden: zo de vis drie kenmerken vertoont van af te keuren vis, moete deze afgekeurd worden. Deze regel is gemakkelijk toe te passen en we mogen hierbij niet vergeten dat, waar er keuring gebeurt er altijd moeilijkheden oprijzen die aanleiding geven tot betwisting. Het franse lijstje is dienaangaande klaar en duidelijk en iedereen weet waar zich aan te houden, vermits er zelfs een gradatie voorzien is en de bepalingen voor af te keuren vis kategoriek zijn.

Visserijfolklore

(VERVOLG)

Nu de zeewijding voor de deur staat te Oostende, geven we hierna het zeer bekende visserslied. Het wordt vooral te Oostende gezongen ter gelegenheid van de zeewijding en bij een dienst voor op zee gebleven vissers. Dit lied is vooral Oostends, maar het wordt onder meer ook te Nieuwpoort uitgevoerd door de «Santhovenchorale».

Over de oorsprong van het lied zelf bestaan veel uiteenlopende meningen en versies. Het werd gewoonlijk verward met de visserskantate op tekst van Henry Baels en muziek van Keurvels. Het is goed mogelijk dat de woorden wel door Henry Baels geschreven werden, doch anderzijds weten oude vissers mij te vertellen dat ze het lied vóór de eerste wereldoorlog nog geleerd hebben van Pastor Pype zaliger.

Henry Baels geboren in 1878, kon toen best in zijn romantische periode, samen met Pastor Pype dit lied gemaakt hebben om het bij zeewijding en diensten voor op zee gebleven vissers te laten uitvoeren.

In elk geval het lied is een stukje relikwie geworden van de visserij te Oostende en het wekt door zijn roerende eenvoud en aandoenlijke melodie steeds de tranen op in de ogen van de eenvoudige vissersvrouw, de ruwe visser en menig Oostendenaar.

SINT PETRUSLIED

Lijk Petrus wandeld' op de baren,
Gesteund op uw almachtig woord.
Zo laat gerust onz'vissers varen
En leid hen naar een veilig oord.

Refr. : O Jezus, die de macht der winden,
Beteugelt op hun wilde vaart,
Verbied toch dat z'ons vissers hindren
En leid hen rustig havenwaarts (bis)

Gij spraakt en Petrus werp ten gronde
Zijn net dat rijk gezegend werd.
Zo spaar onz'vissers van de zonde
En geef uw zegen aan hun werk.

Heilige Maagd, o vlekkeloze Moeder,
O Gij, de ster der woeste zee,
Gelief onz' zeelien te behoeden,
Van stormen, rampen, smert en wee.

Een ander oud aandoenlijk lied, dat — vroeger zeer bekend — thans meer en meer verdwijnt, is **«Het hutje bij de zee»**. Ik herinner me nog het verhaal over de oude koster van een dorpje langs onze vlaamse kust die eens een grote lijkdienst eerste klasse moest doen en bij het uitgaan der kerk niet beter vond dan dit lied op zijn orgel te spelen. Hij oogstte een overgroot sukses want alle aanwezigen — ook die niet van de familie waren — weenden bittere tranen.

Van dichter of komponist is mij maar één naam bekend: J. B. Thomas, waarover ik niet meer weet te vertellen. Misschien kan een of andere bereidwillige lezer mij nader inlichten ? Het lied is onder meer tweestemmig te vinden in de zeer oude uitgave in drie delen «De Vlaamsche Zanger», waar ook nog nadere inlichtingen te vinden zijn over dichter en komponist. Zijn er misschien lezers die weten waar ik dit werk zou kunnen terugvinden ? Met dank bij voorbaat voor alle inlichtingen.

HET HUTJE BIJ DE ZEE

Beelden uit mijn kinderjaren,
Uit mijn jeugd zo vrij en blij,
Trekken somtijds kalm en rustig,
Aan mijn peinzend oog voorbij.
'k Denk nog dikwijls aan die dagen,
Vol geluk en stillen vree:
Hoe verheugd ik steeds ontwaakte)
In ons hutje, ons hutje bij de zee) bis

Mijn verbeelding ziet de bloemen
Voor ons needrig venster staan.
En het strand, waar'k schelpen gaarde
Glanzen, bij het licht der maan.
'k Hoor mijn moeders zoet vermanen
Als ze mij in 't bedje lee,
En ik voel weer 's levens morgen)
In ons hutje bij de zee.) bis

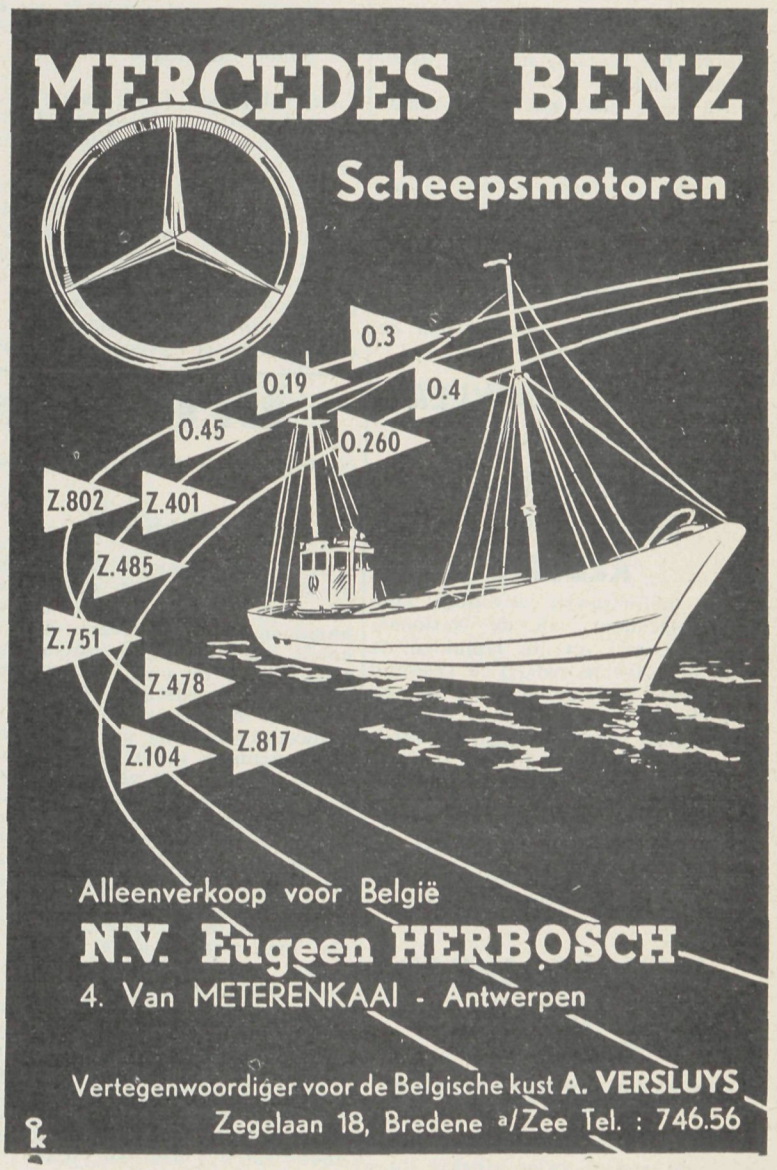
Wat ik later mocht ervaren,
's Levens droefheid, 's levens vreugd;
Immer zal mijn hart u loven,
Vreedzaam plekje uit mijn jeugd.
En mijn laatste wens zal wezen,
Dat ik eens, in kalme vree
't Moede hoofd ter rust mag vlijen ,)
In ons hutje bij de zee) bis

Met deze drie liederen, die we veel meer als volksliedjes mogen beschouwen dan de andere omdat ze gegroeid zijn uit het volk en nog altijd in het volk gebleven, besluiten we voor wat de «kunstliederen» betreft. We komen later nog wel eens terug met enkele dergelijke liederen.

Onder kunstliederen verstaan we in deze betekenis: liederen die gemaakt zijn door meer begaafde mensen dan de gewone volkszanger en waarvoor de muziek ook speciaal geschreven werd. Dat deze liederen zijn blijven bestaan bewijst dat onze mensen nog altijd zin over hebben voor het schone in eenvoudige vorm.

Dat ze geleidelijk verdrongen worden door schlagers allerhande die noch eigen zin, noch betekenis hebben en zelfs meestal vreemde produkten zijn, is in grote mate te betreuren. Dergelijke «ééndagsvliegen» werken immers de onverschilligheid van onze mensen voor het schone tegen. In de meeste gevallen is de school nog de enige plaats waar dergelijke mooie liederen aangeleerd worden en dan nog leggen de meeste onderwijzers maar al te weinig nadruk op het eigen en het volkse van de liederen die aangeleerd worden. Liederen als: ik ben een brave jongen, enz... worden enkel gezongen op bevel van de meester in klas, ze zijn niet spontaan gegroeid en komen ook niet recht uit het volk, maar uit de heilige overtuiging van een of andere schoolvos die meent aldus de tucht in zijn klas te moeten en kunnen handhaven.

(WORDT VOORTGEZET)



Hiernavolgende vissersvaartuigen werden ondertussen nog van een motor Mercedes-Benz voorzien : Z.465, Z.54, Z.502, O.743, O.253, Z.501, N.71.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

URKER KOTTER LIEP OP EEN MIJN

VIER GEWONDEN

Met een geweldige klap explodeerde dinsdagmorgen een mijn onder de romp van de kotter Uk 96 ter hoogte van Terschelling. Het scheepje was met nog acht schepen op weg naar de visgronden bij Helgoland om in de Elbemonding mee te gaan doen aan het Syltongenseizoen. De mijn sloeg een groot gat in de scheepswand ter hoogte van de machinekamer. Het schip maakte onmiddellijk water. Alle vier bemanningsleden werden gewond.

Na het ongeluk kwam de Uk. 31 het vleugellamme zinkende schip onmiddellijk te hulp.

Het nam de gewonden over. De Uk. 16 viste Klaas van Urk van het vlotje op.

Vier Urker kotters namen de gehavende Uk 96, die veel water maakte, tenslotte tussen zich in en sleepte het vaartuig naar het Kornwenderrand.

Na eerst naar het Kornwerderzand te zijn gesleept, is de kotter Uk.96 woensdag naar de haven van Urk gebracht.

Kantoren, scholen en werkplaatsen op het voormalige eiland stroomden leeg om het konvooi van schepen, dat het zwaar gehavende vissersvaartuig tussen zich in had genomen, te verwelkomen...

De toestand van twee nogal zwaar gewonde matrozen van de Uk.96 is vrij redelijk.

MOTORTRAWLER «EVELINE» VERKOCHT AAN EEN NOORSE REDERIJ

De motortrawler «Eveline» IJm. 116, eigendom van de Nationale Stoomvisserij n.v. te IJmuiden, is aan een Noorse rederij in Oresund verkocht. De Noorse reder zal de trawler, die 41 meter lang is en in 1942 werd gebouwd, gaan benutten voor de vrachtvaart in zijn fjordenrijke land.

De «Eveline» IJm. 116 is, evenals de andere drie trawlers van deze rederij, reeds geruime tijd geleden wegens slechte bedrijfsuitkomsten voorgoed uit de vaart genomen.

MOTORTRAWLER «DIRKJE» GRONDIG GEMODERNISEERD

Als een nagelnieuw schip is de motortrawler «Dirkje Ro.» na een lange afwezigheid in IJmuidens Vissershaven teruggekeerd. Het schip is verbouwd bij de Scheveningse sleephelling Maatschappij in Scheveningen. De Dirkje is vijf meter verlengd en heeft naast een ruim voor verse vis ook een opslagruimte voor kantjes gezouten haring gekregen.

De grootste lengte van de Dirkje, een schip, dat in 1934 voor de rederij Piscator werd gebouwd, bedraagt thans 44.70 meter. Een groot deel van het achterdek is nu dichtgebouwd, zodat het schip voortaan uitsluitend over stuurboord zal kunnen vissen. De aldus verkregen ruimte is ondermeer benut voor de bouw van een nieuw dekhuis en een ruime messroom voor de bemanning. In het visruim treft men nu ook een koelinstallatie aan.

NEDERLANDERS BOUWEN TRAWLER VOOR FRANSEN

Op de werf van Booy en Kramer te Kootstertille in Friesland is voor rekening van de reder Alfred Fourny uit Boulogne-sur-Mer een 500-tons trawler te water gelaten, die de naam «St Jean-Baptiste de la Salle» zal dragen.

Het schip kan 4.500 kisten verse vis aanvoeren en is uitgerust met een Deutzdiesel van 1.250 paardenkrachten.

Uiteraard is de «St Jean-Baptiste de la Salle» met de modernste navigatiemiddelen uitgerust. Ondermeer: radar, echolood, horizontale en verticale visloep, automatische piloot en elektrische Sal-log.

Het schip zal begin augustus vanuit IJmuiden een proefvaart maken.

De nieuwe Car-Ferry «Artevelde»

Vervoercapaciteit : 200 rijtuigen

Vorige week is de nieuwe carferry «Artvelde» voor de Oostende-Doverlijn in de haven van Oostende aangekomen. Het nieuwe vaartuig is inmiddels reeds in dienst gesteld.

Het type van schepen, speciaal gebouwd voor het vervoer van auto's en de reizigers die deze auto's vergezellen, is van relatief recente oorsprong. In 1935 werd de pakketboot «Ville de Liège» die toen 22 jaar oud was, en definitief uit de vaart moest genomen worden, vervangen door een nieuwe eenheid. In die tijd begon het vervoer van begeleide auto's tussen Groot-Brittannië en het vasteland zich te ontwikkelen en de capaciteit van de pakketboten der Oostende-Doverlijn (15 tot 20 voertuigen) werd ontoereikend gedurende de zomer.

DE EERSTE CAR-FERRY

In plaats van de «Ville de Liège» te verkopen voor afbraak, besloot het bestuur van het Zeewezen, haar om te vormen om een proef te nemen met een eenheid, speciaal ingericht voor het vervoer van auto's tezamen met hun begeleiders. Dit kwam neer op het verwezenlijken van een nieuw type pakketboot, dat «car-ferry» genoemd werd. De nieuwigheid bestond hierin, dat een gedeelte van elk der drie dekken ingericht werd als garage en dat het schip voorzien was van beweegbare bruggen langs dewelke de voertuigen op eigen kracht konden in- en ontschepen. Car-ferry geworden met een vervoercapaciteit van 80 rijtuigen, werd deze pakketboot herdoopt in «London-Istamboel» en in dienst genomen tijdens de zomer 1936.

Niettegenstaande de onvolmaaktheden van deze eerste car-ferry, werd de proefneming met succes bekroond en van zodra de omstandigheden het toelieten werd een nieuwe car-ferry, speciaal als dusdanig opgevat, op stapel gezet. Zo werd de oude «London-Istamboel» van de Oostende-Doverlijn, in 1949 vervangen door de «Prinses Joséphine-Charlotte», de tweede carferry dienstdoende tussen Groot-Brittannië en het vasteland.

SNELLE VERKEERSTOENAME

Andere kanaallijnen namen het car-ferry-systeem aan en te Dover werden inschepingsbruggen gebouwd van dezelfde soort als deze die ondertussen te Oostende klaar gekomen was. Sedert 1953 worden de voertuigen, die van Oostende naar Dover en vice-versa vervoerd worden, ingescheept en ontscheept zonder dat er een kraan bij te pas komt.

In 1943 werden tussen Oostende en Dover in totaal 1872 auto's vervoerd. Het aantal was opgelopen tot 8493 in 1948, 19.446 in 1951, 27.488 in 1954 en 37.953 in 1957. Deze snelle toename van het verkeer heeft het bestuur van het Zeewezen er toe geleid een tweede car-ferry te doen bouwen ; zij werd «Artevelde» genoemd. De vervoercapaciteit van deze car-ferry is bijna het dubbele van die van de «Prinses Josephine-Charlotte». Zij beschikt inderdaad over twee garages, welke plaats bieden aan bijna 200 rijtuigen. Elk van beide car-ferries kan tot autobussen vervoeren.

De voornaamste afmetingen van de «Artevelde» zijn de de volgende:
Lengte over alles : 117 m.
Breedte buiten spanten : 15 m.
Bruto-tonnemaat : 2.778 T.

Er is slechts één klas aan boord van beide car-ferries. Zij bieden aan de reizigers evenveel comfort als de gewone pakketboten van de lijn. De inrichtingen voor de reizigers omvatten inzonderheid een restaurant, een bar-veranda, rustsalons voorzien van slaapsteden, enkele hutten alsmede uitgestrekte wandeldekken.

Tot in 1957 deed de car-ferry slechts dienst van april tot oktober. Daar men thans over twee car-ferries beschikt, kan de dienst sterk uitgebreid worden. Aldus zal, van 1 juni tot 15 september 1958 dagelijks en in beide richtingen een dagdienst verzekerd worden. Vervolgens heeft men tot 22 oktober alle dagen in de twee richtingen een dagdienst. Na die datum zullen er tot de lente 1959 drie overvaarten per week zijn in elke richting. Men mag dus zeggen dat voortaan de car-ferry gans het jaar door in dienst zal blijven.

Brief uit Yerseke

Nr 693 Yerseke, 51 mei 1958.

DE STILLE TIJD ?

Een buitenstaander zou allicht uit de omstandigheid dat vrijwel alles wat met kweken van of verhandelen van mosselen verband houdt, stil ligt, tot de slotsom komen, dat er nu voor de betrokkenen een stille rustige tijd passeert. Niets is minder waar. Wel ligt vrijwel alle gewone werk stil, maar daartegenover staat dat er hard wordt geboomd en veel wordt vergaderd met de bedoeling om straks als het nieuwe seizoen begint, dit te kunnen beginnen op voor ieder betrokkene, hetzij kweker of verzender aanvaardbare voorwaarden. Dat niet zonder slag of stoot daartoe geraakt kan worden, blijkt wel als men weet hoe fel de strijd woedt niet zozeer van buitenaf maar vooral achter de schermen. Waarover bestaat dan zo diepgaand meningsverschil ? Als we beginnen bij de kwekers dan stuit men op een felle afkeer tegen het zich mogelijk wijzigende leveringscapaciteit-cijfer. Zoals men weet was dit tot voor kort een vrijwel onaantastbare vastheid, maar sedert hierin naargelang van de leveringsmogelijkheden sterke wijzigingen kunnen ontstaan zowel ten voordele als ten nadele is het cijfer lang meer wat het vroeger was. Al zijn wij van mening dat zoals voorheen het cijfer praktisch onveranderlijk bleef niettegenstaande de leverings-prestaties verkeerd was en verandering behoefde, kunnen we toch wel begrijpen dat vele kwekers er bezwaren van verschillende aard tegen hebben. Het schijnt in het afgelopen seizoen vaak te zijn voorgekomen dat een kweker om wat reden dan ook niet aan zijn gevraagde leveringspercentage kon komen. Dat gezien de schadelijke gevolgen van een dergelijk in gebreke blijven alles werd gedaan om toch te leveren wat gevraagd werd, is zonder meer duidelijk. Niet weinigen, zo werd ons meegedeeld, werden geholpen door «vrienden» die een overschot aan leverbare mosselen hadden. Zo geholpen kwamen zij aan hun cijfer en bleven uit de prutsen terwijl anderen, die niet te best wisten hoe eraan te gaan staan, ofwel geen «helper» konden vinden of zij die het wellicht nalieten omdat het altijd was en nog steeds is verboden mosselen van adermans grond te leveren verre achterop te staan. Waarbij nog komt dat dit «elkaar helpen» oogluikend wordt toegelaten naar het schijnt, door de bevoegde autoriteiten, en dat als gevolg van die welwillendheid hogerop een soepel optreden van de visserijpolititie het gevolg was. Geen wonder dat de vele kwekers die zich door een en ander gedupeerd achten er rijp voor worden om te streven naar het doen verdwijnen van het reeds lang zo beruchte cijfer.

INVOER VAN VERSE ZEEVIS IN FEBRUARI 1957-1958

V. B. Z. STATISTIEK

Landen van herkomst		GEWICHT IN KILOGRAM									
		Boven 40 cm		Onder 40 cm		Zeevis bt. Cont.		Diepvriesvis		Waard in Frs.	
		1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958
Nederland	(1)	262.362	281.859	79.481	129.484	—	—	—	63.570	6.932.554	10.535.686
Denemarken	(2)	48.000	61.876	—	—	3.750	—	—	19.309	835.967	1.376.155
Noorwegen	(3)	146.651	118.266	—	—	2.500	—	—	8.000	1.957.261	1.670.384
Zweden	(4)	4.413	3.097	—	—	—	—	—	—	70.291	46.570
Ver. Koninkrijk	(5)	50.075	102.077	—	—	—	—	—	—	1.082.442	2.412.380
Frankrijk	(6)	169	261	—	—	—	—	—	—	6.172	19.607
West-Duitsland	(7)	131.140	86.285	—	—	8.000	—	—	74.900	2.735.502	2.704.976
TOTAAL :		**642.711**	**653.721**	**79.481**	**129.484**	**14.250**	**—**	**—**	**165.779**	**13.620.189**	**18.765.940**

Waarvan :		1957 Aanvoer	1958	1957 Opbrengst	1958	1957 Gem. Prijs	1958
(1)	Kabeljauw	186.791	179.206	3.326.036	3.322.196	17.80	18.53
	Zeezalm	23.632	40.230	207.793	223.399	8.79	5.55
	Schelvis	11.160	26.619	164.513	340.930	14.74	12.80
	Tarbot	15.018	12.637	481.596	425.986	32.06	33.70
	Vleet	10.427	8.599	166.663	165.533	15.98	19.25
	Haai	2.510	4.769	59.366	106.582	23.65	22.34
	Heilbot	2.036	3.817	81.669	152.404	40.12	39.92
	Staartvis	1.162	2.894	28.213	64.795	24.27	22.38
	Rog	1.109	1.733	9.856	20.499	8.88	11.82
	Wijting	—	1.017	—	7.762	—	7.49
	Griet	—	138	—	2.913	—	21.10
	Schol	7.821	100	92.200	1.050	11.78	10.50
	Steur	—	62	—	2.604	—	42.00
	Zonnevis	—	32	—	640	—	20.00
	Heek	—	6	—	102	—	17.00
Onder 40 cm	Tong	46.656	110.667	2.008.219	5.198.649	43.04	46.97
	Schol	17.866	8.235	119.773	109.144	6.70	13.25
	Makreel	9.723	—	90.478	—	9.30	—
	Wijting	2.857	6.315	32.204	55.465	11.27	8.78
	Schelvis	837	1.942	17.222	18.738	20.57	9.64
	Tarbot	878	1.297	19.638	24.232	22.36	18.68
	Kabeljauw	477	—	10.819	—	22.68	—
	Roodbaard	15	—	165	—	11.00	—
	Pieterman	—	816	—	14.070	—	17.24
	Griet	—	132	—	2.540	—	19.24
	Spiering	—	60	—	570	—	9.50
	Haai	—	20	—	360	—	18.00
(2)	Kabeljauw	37.402	52.470	589.711	975.391	15.76	18.58
	Vleet	6.452	4.738	138.796	101.724	21.51	21.46
	Schelvis	4.128	3.753	69.534	64.503	16.84	17.18
	Haai	—	915	—	15.802	—	17.26
	Vis bt. Cont.	3.750	—	37.500	—	10.00	—
	Heilbot	18	—	426	—	23.66	—
(3)	Haai	10.336	49.867	138.704	632.167	13.41	12.67
	Kabeljauw	64.526	49,368	795.312	616.321	12.32	12.48
	Schelvis	36.391	13.813	438.108	167.384	12.03	12.11
	Zeepaling	27.588	—	414.026	—	15.00	—
	Vis bt. Cont.	8.000	—	178.560	—	22.32	—
	Zeehond	5.966	—	86.375	—	14.47	—
	Vleet	1.022	4.414	15.327	50.769	14.99	11.50
	Heilbot	55	359	2.118	14.455	38.50	40.26
	Staartvis	767	278	13.691	3.875	17.85	13.93
	Vlaswijting	—	152	—	1.598	—	10.51
	Tarbot	—	15	—	315	—	21.00
(4)	Vleet	3.954	3.017	64.206	45.330	16.23	15.02
	Kabeljauw	360	80	6.085	1.240	16,90	15.50
(5)	Zeebrasem	13.341	41.578	258.587	917.911	19.38	22.07
	Kabeljauw	18.534	30.069	400.349	649.435	21.60	21.59
	Staartvis	95	14.283	2.110	349.835	22.21	24.49
	Heilbot	6.491	—	132.137	—	20.35	—
	Roodbaard	5.560	6.515	95.820	127.470	17.23	19.56
	Tarbot	3.667	6.307	141.361	260.725	38.54	41.33
	Vleet	2.295	3.162	49.278	102.180	21.47	32.31
	Haai	92	163	2.800	4.824	30.43	29.59
(6)	Griet	—	209	—	16.817	—	8.04
	Roodbaard	—	52	—	2.790	—	5.36
	Tarbot	40	—	2.139	—	53.47	—
(7)	Roodbaard	125.094	86.285	2.479.766	2.056.984	19.82	23.83
	Schelvis	6.000	—	76.300	—	12.72	—
	Vis bt. Cont.	2.500	—	53.600	—	21.44	—

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW HERSTELLINGEN

WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187
P.C.R. : 4150.46
Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70
Bank v. Brussel Oost. 189.02
Telefoon : 72.904 - 74.000

30V

DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

OOSTENDE

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

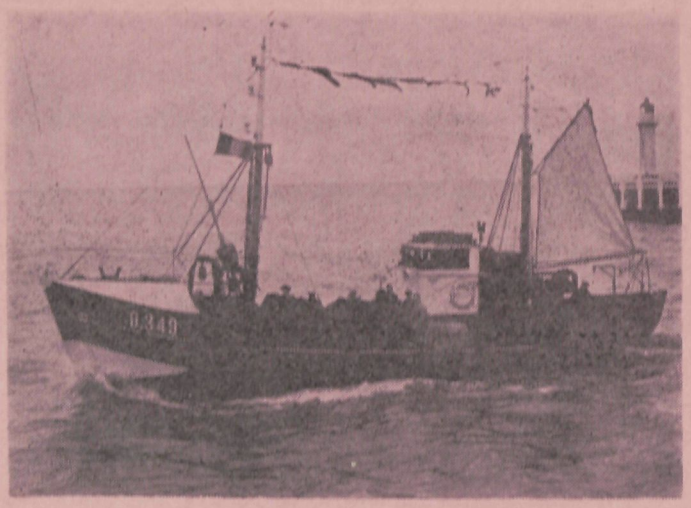
33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten

Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

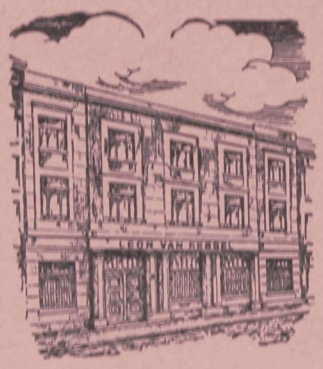
MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 Huis gesticht in 1892

Alvorens een VERZEKERING of HERVERZEKERING af te sluiten, wendt U in volle vertrouwen tot de firma

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN :
Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (7 lijnen)
Telegram :
Leoneessel Antwerpen
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

☆

BRUSSEL :
Koninkdijkestraat, 23
Tel. 17.95.05 - 17.30.77
Telegram :
Leoneessel Brussel

☆

LUIK :
Tel. 23.33.93
Telegram : Leoneessel Luik

Korrespondenten in : Hamburg, Londen, Parijs, New-York, Rotterdam, enz...

185V