



# VISSERIJBLAD



Klein en groot herstellen de netten aan boord  
(Foto Roland)

# KLEINE AANKONDIGINGEN

## Te Koop

### HOUTEN VISSERSVAARTUIG

gebouwd in 1939-40 door de werf Maillard te La Rochelle. 18 m lang, 5,25 m breed, 2,65 m diep, Br. Ton 38. Motor Sulzer 3 cyl van 120 pk, 500 toeren, reducteur Messian. Nr C.J.B.

### HOUTEN VISSERSVAARTUIG

gebouwd in 1944 in Engeland, lengte 75 voet, breedte 19 voet, diepte 1/2 voet. Br. Ton 75. Motor Lister Blackstone 4 cyl van 150 pk. Inlichtingen bureel blad nr C.J.B.

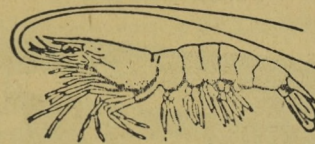
**TE KOOP : MOTOR DEUTZ VM245.** 3 cilinder 180 pk 300 t/m, met keerkoppeling Brevo. Compleet met reservedelen.

\* Te koop, vissersvaartuig, gans vernieuwd. Alles aan boord. Reeds varende. Z. w. bur. blad. 2024V

## Kopen en verkopen

**EEN WERF WIL BOUWEN :**  
Een vissersvaartuig leverbaar in 7 maanden, met kontrakt, hebbende een lengte over alles van 25 m, een breedte van 6,20 m en een holte van 3,25 m met een 300 pk Bolnes of Brons en een hulpmotor Lister of Samofa van 20 pk. Centrale verwarming. Accomodatie voor 6 man in logies achter, een reservekooi op de brug en in de kaartenkamer. Radiohut. Houten dek. Stalen masten: Trawlwinch aangedreven door de hoofdmotor, fabrikaat van der Giessen, voor de prijs van 250.000 gulden of 3.300.000 F.

**NIEUWE INDUSTRIE MOTOR** van 300 pk, 460 t/m, direct leverbaar, ingeolge overlijden van de koper. Staat nog verpakt. Erfgenaemen vragen 55.000 gulden of 730.000 frank, dit zonder keerkoppeling. De motor kan nagezien worden op draaibank in fabriek. Betaling comptant bij levering. Voorwaarden en inlichtingen bureel blad, letter Rou.



## 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

**NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD**

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

Studie van de notaris  
**Gustave NOTEBAERT,**  
te Blankenberge

**ENIGE ZITDAG VOOR  
TOEWIJZING**

Op MAANDAG 2 FEBRUARI 1959,  
om 15 ure stipt te Zeebrugge, in het  
Café «Rembrandt», Tijdokstraat,  
van:

## SCHOON HOUTEN VISSERSVAARTUIG

genaamd «ST ANTONIUS»  
genummerd Z.490

gebouwd te Zeebrugge, werf De  
Backer in 1936; lengte 11,70 m ;  
breedte: 4,49 m; tonnemaat: netto  
6,11 ; bruto 20,90 ; motor M.C. La-  
ren 80 P.K.; bouwjaar 1956.

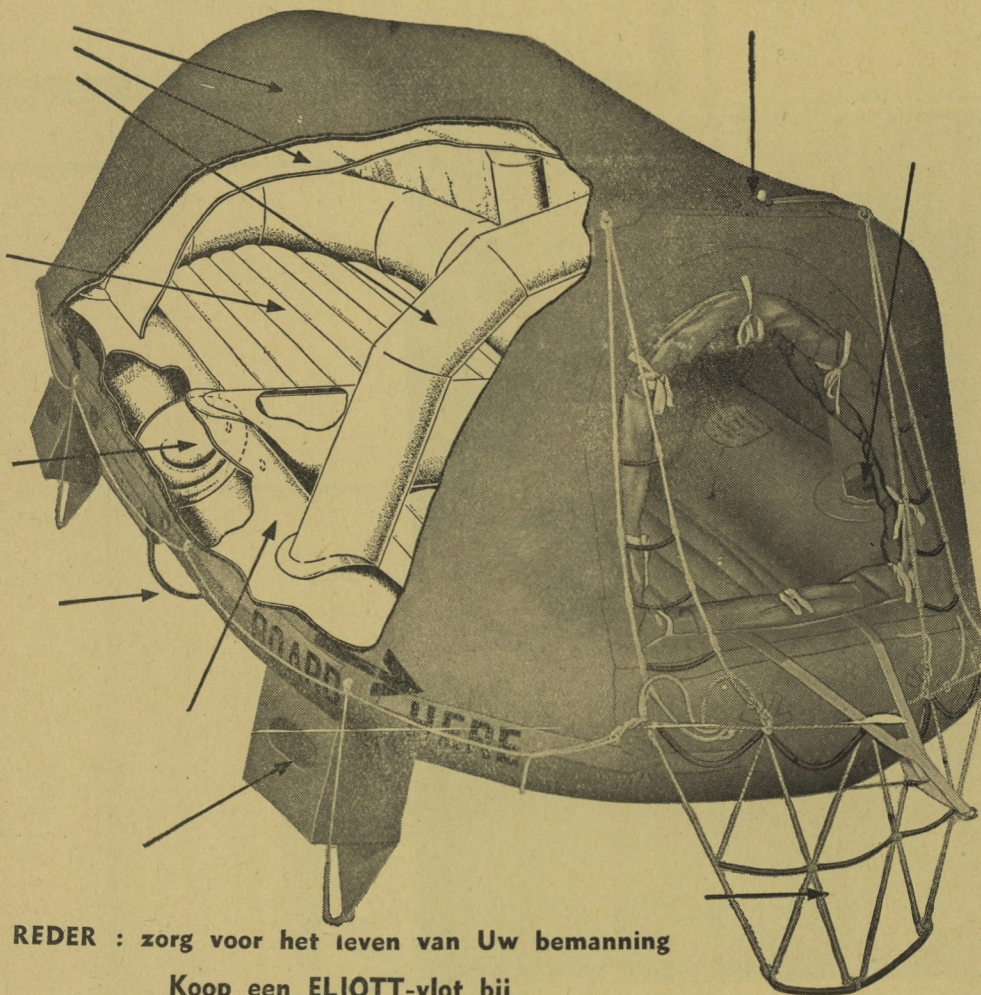
Alsmede de inventaris aan boord.  
Gebruik: onmiddellijk vrij mits  
betaling.

Nazicht: sleutel te bekomen in de  
burelen van «Hand in Hand» te Zee-  
brugge.

2047V

**WERELDMERK**  
van SCHEEPS en  
**INDUSTRIELE MOTOREN**  
zoekt een gewestelijk  
agentschap  
Schr. Ag. Rossel nr 510.351  
Brussel  
2046V

## VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij

# S. C. A. P. S. V.

27 H. Baelskaai - Oostende

Alle types verkrijgbaar

Telefoon : 729.51

## HOOGWATER TE OOSTENDE

23 vrij	00.04	45	06.47	9
	12.25	46	18.59	9
24 za	00.38	46	07.24	7
	12.59	48	19.31	7
25 ZO	01.12	48	07.57	5
	13.35	49	20.05	6
26 ma	01.46	50	08.34	4
	14.13	50	20.44	5
27 di	02.24	51	09.15	2
	14.54	51	21.26	4
28 wo	03.06	52	09.59	1
	15.37	51	22.10	4
29 do	03.50	52	10.45	1
	16.23	51	22.53	5
30 vrij	04.36	51	11.31	2
	17.11	50	23.38	7
31 va	05.25	49	—	—
	18.03	48	12.19	4

## FEBRUARI

1 ZO	06.21	46	00.28	9
	19.03	45	13.17	7
2 ma	07.31	44	01.33	10
	20.19	43	14.28	9
3 di	08.54	43	02.53	11
	21.39	42	15.46	9
4 wo	10.14	44	04.16	9
	22.48	43	17.00	9
5 do	11.21	45	05.28	7
	23.43	45	18.01	7
6 vrij	—	—	06.28	5
	12.14	47	18.51	7

Het

# VISSERIJBLAD

REDAC<sub>t</sub>IE 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

## onvolledige markt

OP een andere plaats in dit nummer heb ik gezegd dat we wel iets kunnen leren van onze Noorderburen. Die mensen nemen het soms wel eens vreselijk ernstig op, maar wij denken misschien niet altijd voldoende na.

Er zullen natuurlijk lezers zijn die, wanneer ze dit onder ogen krijgen, hun schouders zullen ophalen en menen dat ik — opzettelijk of niet — vergeet dat ze ook hun zorgen hebben met hun bedrijf en dat deze zorgen hen maar al te dikwijls tot ernstig nadenken en overwegen verplichten.

Hoe zwaar de zorgen ook drukken mogen, we doen te veel aan individueel denken, we denken te veel aan de uitslag en verzuimen hierdoor de ware oorzaken na te gaan van de uitslag : goed of slecht.

—0—

DEZE week nog klaagde een reder bij mij over de buitengewoon slechte markt die we gekend hebben met Kerstmis en Nieuwjaar.

*Inderdaad, het is buitengewoon slecht geweest, maar men vergeet te licht dat beide dagen zeer ongelegen kwamen, niet alleen voor het visverbruik, maar ook voor de verkoop. En dat het toekomend jaar op dezelfde dagen nog slechter zal gaan, als er niet meer nagedacht wordt, staat als een dukdalf in de haven.*

*Het is spijtig dat onze vissers die met Kerstmis of met Nieuwjaar wilden thuis zijn, hun familiefeest zo duur hebben moeten betalen.*

—0—

OVER de goede markt van de laatste weken, heb ik weinig horen vertellen. De regel is zo : als iedereen voldaan is, gaat men tevreden en zonder nadenken naar huis.

Ook dat is verkeerd. Want die goede toestand kan het gevolg zijn van verschillende oorzaken : toevallige of gewilde. En dergelijke voordelige markten zijn het ook waard overwogen te worden.

Al te lang reeds stuurt men zijn schip in zee en laat het binnenkomen op de dag die het meest voordelig lijkt, zoals een speler in de Kursaal zijn geld op de roulette plaatst.

Zelfs de meest ernstige reder, die zelf nooit een cent op het kaartspel zou wagen, is een verwoed «gokker» met zijn schip of de markt.

In dit marktspel zijn de kansen nog geringer dan op een der 36 vakjes van de roulette !

MAAR keren we terug naar onze Noorderburen. In het laatste nummer van de Visserijwereld las ik een stukske over «primaire» en «secondaire» afslagen. We gaan de theorie met de namen aan onze Nederlandse taalgeleerden laten.

*Iets verder worden echter de voordelen van de afslag opgesomd, en dat interesseert ons vandaag om iets te leren.*

*In de visafslag krijgt de handel een goed overzicht van de beschikbare hoeveelheden en de soorten vis die te koop geboden worden. Tijdens de verkoop — die in het openbaar gebeurt — kan de koper het verloop der prijzen volgen en hierop voortgaande zijn prijs opmaken voor de voortverkoop.*

—0—

ZIE, die kwestie van het overzicht over hoeveelheid en sortering ligt mij nog altijd op de maag. Om te kunnen verkopen, moet de handelaar weten wat hij zal kunnen zelf kopen. Is het niet bij ons te krijgen, dan moet hij beroep doen op het buitenland, en is hij niet zeker van het bij ons te kunnen krijgen, dan zal hij dit zeker : de aankoop in het buitenland verkiezen om toch maar zijn klanten te kunnen bedienen en niet te moeten toezien hoe zijn konkurrent die klanten bedient.

Hebben we nu de laatste weken een goede markt gehad, ondanks de toegenomen aanvoer, dan is het wel omdat op het einde der vorige week — tengevolge van het slechte weder — weinig vis in het buitenland was.

Nu ware het eenvoudig om de invoer meteen stop te zetten om de prijzen te kunnen aanpassen. Maar dit is zo eenvoudig niet als men wel zou denken.

Maar op het eenvoudigste middel om de prijzen hoog te houden en de invoer van onze markt te verwijderen, denkt men niet, namelijk om op tijd en stond aan de handel, eerlijk en openhartig, te gaan vertellen : volgende week komt zoveel vis van die soort op de markt. Ge moet ze bijgevolg niet meer invoeren en als er mocht te veel zijn, kunt ge ze van nu al proberen te verkopen in het buitenland.

Neen, op zo iets denkt men niet als de markt slecht geweest is en nog veel minder als men het een keer goed «getroffen» heeft. Men speelt liever voort op de roulette en denkt er niet aan dat in het begrip markt verscheidene zaken zitten die alle moeten aanwezig zijn om een volledige markt te maken.

En dat ligt toch aan ons, producenten, die moeten verkopen aan zo hoog mogelijke prijzen !

J. H. K.



## Stierman Lèeze en zijn paarden

(vervolg van vorige week)

Wat ik uit dat boekje ook geleerd heb, is dat er motoren gemaakt worden bij Bolnes voor mensen die links zijn. Het staat er tenminste zo in : motoren die rechts of links draaien en motoren die rechts of links uitgevoerd worden : met hulpstukken aan de linker of de rechterkant. Ik had het echter mis op, want Mijnheer Zwart wist mij te vertellen dat dat zo gemaakt wordt omdat er schepen zijn die twee motoren naast elkaar staan hebben en als de hulpstukken aan de buitenkant geplaatst zijn, kunnen ze dichter bijeen staan en is er minder verloren plaats in de motorenkamer. Ze doen dat ook voor schepen die de deur van de motorkamer aan bakboordzijde hebben.

Er is maar een zaak aan iedere motor, hij mag nog van gelijk welk merk zijn, en dat is dat hij mazout verbruikt. Er is nog geen enkele motor uitgevonden die met water loopt en 't is allemaal verloren werk om de motor te leren draaien zonder mazout, hij is nog koppiger dan de ezel van onze melkboer.

Heb ik dat al verteld van die ezel? Niet van de melkboer, maar van de melkboer zijn ezel! Onze melkboer wilde dat beest leren leven zonder te eten. En het ging goed, zegde de melkboer, de ezel kreeg geen eten maar op het ogenblik dat de ezel het goed gewoon was, stierf hij. Ge moet daarvoor een stomme ezel zijn.

De motor gaat niet dood als hij geen mazout krijgt, maar hij valt stil. Steenstokkedood stil. Dat wil niet altijd zeggen dat hij geen mazout meer krijgt als hij stilvalt, maar negen van de tien keren is het zo.

Hebt ge meer dan een cilinder, een viercilinder bijvoorbeeld en het gaatje van de verstuiver van een cilinder is verstopt, dan loopt hij op drie poten. Dat heb ik niet geleerd in dat boekje van Bolnes, dat weet ik uit ondervinding. En de gaatjes van die verstuiver zijn zodanig klein dat het minste vuiltje dat er in de mazout al genoeg is om een hoop ambbras te veroorzaken.

De mensen die die Bolnesmotor maken weten dat ook, ze weten hoe embettant dat kan zijn voor een schip op zee en bijzonder voor een visserschip. Daarom hebben ze van al die kleine gaatjes van de verstuiver één groot gat gemaakt en de verstuiver zodanig geplaatst dat de mazout toch heel goed met de lucht gemengd wordt.

Dus met een Bolnes moet ge niet meer inzitten dat de verstui-

ver snel zal verstopt geraken, en bovendien brengt dat nieuw systeem mee dat al het gas dat in de motorkop komt verbrand wordt, dat kunt ge gemakkelijk zien omdat er geen rook meer uit de motor komt, want die rook 'is menssel dat niet verbrand is. Dus geen verloren geld door de schoorsteen : alle mazout die in de motor komt wordt gebruikt.

Ik zou haast zeggen dat ge het kunt zien als een schip een Bolnesmotor aan boord heeft, maar ge kunt het in feite niet zien : die motor rookt niet.

Als Euphrasie wat tijd heeft, komt ze eens over mijn schouder mee te lezen en zo vroeg ze eens waar dat ik was. Ik zeg : Euphrasie, ik ben aan het kapittel van het smeren gekomen.

«Goed dat ge 't zegt», zegt ze, «ge doet me er aan denken dat ge een keer mijn rug moet insmeren, want ik zit weer met een halve valling. Moet die motor ook gesmeerd worden tegen vallingen misschien?»

«Neen, Euphrasie», zeg ik, «een motor krijgt geen valling, maar hij moet toch regelmatig gesmeerd worden, gelijk elke goede keel. De motor gelijkt hierbij aan een mens, behalve dat de motor al tevreden is met goede olie».

Als ge de motor niet smeert, of als hij niet voldoende gesmeerd wordt, krijgt hij geen valling, maar een warmeloper. Bij Bolnes hebben ze dat fijn uitgelooerd met die smering, tenware dat ge verzeet olie in te doen, moet ge er niet mee inzitten dat ge een warmeloper zult hebben. Alles is tot in de puntjes gerekend.

En als ge van warmte spreekt, denkt ge sebiet aan koeling. De Bolnesmotor wordt met zoetwater gekoeld en dat water wordt natuurlijk tamelijk gauw warm, de olie ook. Maar daarvoor laten zij bij Bolnes het zoetwater en de olie afkoelen door zeewater. Dat ziet er misschien ingewikkeld uit, maar als de motor rechtstreeks afgekoeld wordt met zeewater geraakt hij vlug vuil, met zoetwater gebeurt dat zo gauw niet en dat heeft zijn voordeel : want kuisen is lossmijten en lossmijten kost geld en tijd. Reken maar eens uit

(Vervolgt)

## Oostendse Vismijnecho's

\* Merkbare en welkome verbetering voor onze sprotvissers die sedert 14 januari grote en lonende vangsten binnenbrengen. Het werd ten andere meer dan tijd want sedert het begin van het seizoen werd nog niet veel ver'dend. De voorbije week mag dan ook beschouwd worden als de beste van het seizoen 1958-59 tot nu toe. Als het weer nu maar gunstig blijft zodat onze vissers regelmatig kunnen uitvaren want als men een week goed kan verdienen om daarna een maand met verlies te varen dan is dit weer niets gekort.

Een goede sprotvangst brengt meteen mee dat meer schepen deze visserij gaan beoefenen waardoor meteen het aantal garnaalschepen vermindert zodat ook heel de prijs op een lonend peil blijft. Hopelijk komt de invoer weer geen roet in het eten gooien.

\* Dit zal anders wel het geval geweest zijn wat de tongen betreft. Deze waren immers maandag in verhouding tot de aanvoer nogal goedkoop. De Oostendse markt bevatte nochtans slechts ongeveer 10.000 kg van deze vissoort. In Zeebrugge echter waren nogal veel schepen binnen maar dit alleen kan toch de oorzaak niet zijn van een prijsdaling van ongeveer 20 F per kg voor sommige soorten. Dat het voor de Witte Bankers dan ook geen beste dag was valt licht te begrijpen, vooral daar de vangsten niet zeer groot waren en voor platvis een lage prijs betaald werd. De hoogste opbrengst beliep dan ook slechts 100.960 F, dit voor de O 218 terwijl de laagste opbrengst 76.660 F beliep en gemaakt werd door de O.243.

\* Van de andere visgronden werd genoeg binnengebracht en dan bijzonder van de West. De meeste van deze schepen waren donderdag na het slecht weer uitgevaren en kwamen dus bijna allemaal na 4 à 6 dagen binnen. Het was dan ook geen zo grote massa vis als men wel kon verwachten van 16 schepen want de meesten losten slechts kleine vangsten. De kwaliteit er van was echter zeer goed en dit hield de prijs nog enigszins op. De meeste opbrengsten schommelden van 35.000 naar 55.000 F, hetgeen wel lonend mag genoemd worden, vooral na dergelijke korte reizen. Roggen waren goedkoper dan verleden week, wat ten andere normaal was. Toch was de prijs nog menselijk want op de prijzen van verleden week moet men zich nu ook niet blindstaren, deze waren uitzonderlijk hoog en zeker niet geschikt om het visverbruik te bevorderen.

\* Ronde vis was in tegenstelling met platvis eerder schaars. Door drie schepen werd kabeljauw aangevoerd twee Moray's en een Noup Head. Voor deze ronde soorten werden goede prijzen bekomen vooral als men weet dat voor de volgende dagen nogal wat ronde vis verwacht wordt. Het werden voor de drie schepen dan ook lonende opbrengsten waarbij de O.92 de hoogste besommer was met 421.000 F en gemiddeld nog boven de 600 F per ben bekwaam. De Z.226 had met veel tegenslag af te rekenen waardoor ze de kleinste vangst binnenbracht, maar toch nog bijna 96.000 F besomde.

\* Wegens de lage prijs voor roggen, en vooral voor deze van het Kanaal werd betaald, werd het voor deze schepen een eerder magere dag. Dit vooral voor de O.112 die een grote vangst aanbracht maar als besomming slechts 80.045 F op het bord kreeg. De opbrengst voor de O.281 was nog minder maar ook de vangst was kleiner, dit schip bracht het er tenslotte slechts van af met 39.540 F. De O.160 kon dank zij wat schelvis en rare vis een veel beter resultaat bereiken dat tevens het hoogste was van de Kanaalvissers: 134.510 F.

\* Alles wel beschouwd was het dus nog zo slecht niet, vooral als men aagaat dat we vorige week 36 schepen kregen in totaal en vandaag alleen reeds 31, terwijl de aanvoer van deze maandagmarkt alleen reeds de helft is van het totaal van verleden week. Bovendien is er nog heel wat meer te verwachten ook al zullen er deze week geen IJslanders zijn. Van de andere kant hebben de meeste haringschepen het stilgelegd en zo waren er vandaag maar 2 mei vis op de markt terwijl de rest voor de volgende dagen mag verwacht worden.

\* De aanvoer zal ten andere niet veel meer mogen verkleinen want toekomstige maand zitten we reeds opnieuw in de vasten. Deze begint immers reeds op 11 februari met Aswoensdag, terwijl we de daaropvolgende week de eerste Quateremperweek van het jaar krijgen. Laten we hopen dat onze reders in de visperiode een zekere voorraad of reserve kunnen opdoen teneinde beter het hoofd te kunnen bieden aan de moeilijke tijd die ze zeker tegemoet gaan in deze Euro-markt-aanpassingsperiode.

\* Een mooie haringshaai werd maandag op de markt gezet door de O.92. Het zeldzame en dure dier woog eventjes 91 kg. Per kg werd hiervoor 37 F betaald, wat tenslotte de mooie som van 3367 F opleverde, som die moest betaald worden door de firma Cornellie die het exemplaar aankocht.

\* Minder vis vandaag dan op de maandagmarkt. De prijzen zijn iets hoger voor tongsortering uitgenomen voor de grote soorten. Roggen krijgen betere prijzen dan gisteren en ook ronde vis krijgt nog hogere prijzen dan gisteren. Kleine vis wordt vlot verkocht waarbij vooral knorhaan en soldaten aan hoge prijzen worden afgezet. De enige soort die niet duurder was, was platvis, deze soort vertoonde zelfs nog een neiging tot dalen.

\* De kleinste opbrengsten en bijgevolg de slechtste resultaten waren ook vandaag weer voor de Witte Bankers en voor de Oost-schepen. Het hoogste cijfer dat hier bereikt werd was 86.850 F. De vangsten waren zeer klein en de platvis was daarenboven nog zeer goedkoop. Opbrengsten van 68.000 F zijn inderdaad te laag na reizen van 15 dagen. Voor de West-schepen werd het

(Zie vervolg blz. 5)

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16 tot 17.30 u.

V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort op zaterdag 14 februari van 15 tot 17 uur in de vismijn.



Wanneer een man zo weinig fantasie heeft, dat hij een leugen niet met bewijsmateriaal kan staven, kan hij eigenlijk net zo goed onmiddellijk de waarheid spreken.

(Oscar Wilde, 1856-1900)

## Vis en Vleesdagen in 1959

Laat ons eens samen, beste lezer, de kalender voor het jaar 1959 doorlopen. Dit zal voor de meeste reders een zeer nuttig werk zijn want, ze moeten er de aanvoer van hun vaartuigen naar schikken, willen ze geen ontgoocheling op de markt door oplopen.

Pasen valt tamelijk vroeg, tengevolge waarvan de vasten ook tamelijk vroeg inzet en zo hebben we ASWOENSDAG op 11 februari.

Van die dag tot en met woensdag 25 maart, zijn, benevens alle vrijdagen, ook de woensdagen verplichtend vleesloze dagen voor de katholicke kerk. De vastenkwatertemperweek is vastgesteld in de week van 15 februari zodat in deze week zaterdag 21 februari ook een vleesloze dag wordt.

Een goede raad : de zaterdag vóór Aswoensdag is een gunstige dag eveneens voor de aanvoer van gewone vissoorten. Vergeet echter niet dat de eerste week van de vasten en de laatste week (met Goede Vrijdag - dit jaar op 27 maart) wel de naam hebben goede visweken te zijn, maar het in feite nooit geweest zijn.

1 mei, feest van de arbeid, valt op een vrijdag en verwacht mag worden dat die dag wel zal afgeschafft worden als visdag.

De week van O. H. Hemelvaart, dit jaar op 7 mei, die ieder jaar op een donderdag valt, mag ook een daling van het visverbruik verwacht worden, vermits de normale verkoop in winkels en leurahandel, op die dag niet kan doorgaan.

De volgende week is al beter, ver-

mits — normaal — de zaterdag vóór Sinksen (zaterdag 16 mei) een vigi liedag is. De week van Sinksen (die op 17 mei valt) is het Quatertemperweek : dus drie vleesloze dagen, maar met één verkoopdag, de maandag, minder.

Verder noteren we dat 21 juli op een dinsdag valt, dus een verkoopdag minder in deze week.

In september hebben we quatertemperdagen op 16, 18 en 19. Allerheiligen valt dit jaar op een zondag, zodat de volgende dag als feestdag zal aanzien worden : nog een verkoopdag minder, hetzelfde voor de week van 11 november, die op een woensdag valt.

Voor december is er een quatertemperweek, waarbij woensdag 16, vrijdag 18 en zaterdag 19 vleesloze dagen worden.

Het jaar zal echter minder gunstig — en nog slechter dan vorig jaar — afgesloten worden, vermits Kerstdag en Nieuwjaar 1960 op een vrijdag vallen, die beide bijgevoel geen vleesloze dagen zullen zijn.

Aan de hand van deze gegevens moet het de reders mogelijk zijn de binnenkomst van hun vaartuig zodanig te schikken dat ze er met de minst mogelijke kleerscheuren en het meest mogelijke profijt van af komen.

Dan is het in sommige perioden wellicht beter het schip een paar dagen langer binnen te houden dan te moeten markten in een week die niet de minste vooruitzichten biedt.

## DE TOELAGE VOOR DE BOEKHOUDING DER REDERS

Talrijke reders drukken hun verwondering uit, dat hen voor regelmatige bijhouding van hun boekhouding tot op heden de 2.000 F niet uitgekeerd werd, welke ze volgens een ministerieel besluit zouden moeten ontvangen.

Na ingewonnen inlichtingen blijkt dat voor het jaar 1957 slechts een som van 200.000 F voorzien was en dat deze teruggaven in werkelijkheid 800.000 F zullen belopen.

Ons wordt gemeld dat, gezien hiervoor nieuwe kredieten dienden uitgetrokken te worden, zij die nog niets ontvangen hebben, nog een paar maanden zullen hoeven te wachten, maar dat ze deze wel zullen ontvangen.

## KONTROLE OP HET VISTUIG

Ingevolge de vraag van enkele leden betreffende de controle die uitgeoefend wordt door de zeevaartpolitie op het vistuig dat zich aan boord van de vaaruijen bevindt, kunnen we volgende mededelen.

De wet van 12 april 1957, (staatsblad van 29 mei 1957) geeft volgende controle macht :

— zich ten allen tijde aan boord der vissersvaartuigen te begeven,

— tussen zonsopgang en zonsopgang in alle andere lokalen en plaatsen te gaan waar zich normaal visserijproducten en vistuig kunnen bevinden.

Verboden vistuig en visserijproducten kunnen in beslag genomen worden.

Tot dit toezicht zijn volgende personen gemachtigd :

— de officieren van de gerechtelijke politie en van de rijkswacht;

— de waterschouten en hun agenten;

— de daartoe aangestelde kapiteinen van staatschepen;

— officieren van de visserijwacht-schepen en

— ambtenaren van het Bestuur der Douanen en Accijnzen.

Deze kunnen de overtredingen opsporen en vaststellen in processen verbaal die bewijskracht hebben tot dat het tegendeel bewezen is.

## Lichten voor drijfnetvissersvaartuigen

### BERICHT AAN ZEEVARENDEN EN DE SCHIPPERS TER VISSERIJ

Teneinde verwarring te vermijden inzake toepassing van artikel 9 (d) van het Internationaal reglement ter voorkoming van Aanvaringen op Zee werd aangenomen dat de vissersvaartuigen die

— vissen met netten of lijnen, behalve sleeplijnen,

— achteraan de vleet liggen,

— hun vleet meer dan 153 m (500 voet) hebben uitliggen, bij nacht zullen voeren :

A Drie witte lichten in gelijkzijdige driehoek,

— met de top naar boven geplaatst en rondom zichtbaar,

— en waarvan de onderlinge afstand der lichten minstens 0,91 m (3 voet) tot maximum 3 m (10 voet) bedraagt,

— ieder van deze drie lampen moet afzonderlijk zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 2 mijl (artikel 9a) en een sterkte van 12 tot 40 watt hebben,

— de driehoek dient vrij opgehangen aan de ra van de achtermast.

B Eén rondom schijnend wit werklucht of fakkellucht, vertoond aan de voorkant van het vaartuig, in de richting der netten om de aandacht te trekken van naderende vaartuigen (Art. 9f).

C Wanneer zij vaart lopen door het water : de voorgeschreven zijdelichten, doch niet het heklicht.

Zeevarenden worden gewaarschuwd dat het werklucht of fakkellucht getoond wordt in de richting van het net, dat tot twee mijl kan uitstaan, in de richting van de wind. Hierdoor wordt aangeraden voldoende ruimte te geven aan vissersvaartuigen welke de drie lichten in een driehoek vertonen.

## Internationale vergaderingen

Te Londen komt van dinsdag 20 januari af de overbevissingskonventie bijeen voor het opstellen van de nieuwe konventie, welke zeer waarschijnlijk tijdens deze bijeenkomst zal getekend worden.

Volgende landen nemen deel aan de konferentie : België, West-Duitsland, Frankrijk, Spanje, Portugal, Zweden, Polen, Noorwegen, Denemarken, Nederland, Verenigd Koninkrijk, IJsland, Ierland en Rusland.

Te Neuwied (West-Duitsland) nabij Koblenz, wordt een seminarie gehouden van maandag 19 januari af tot en met zaterdag 24 januari over vraagstukken in verband met de afzet van vis- en visserijproducten.

Volgende onderwerpen zullen besproken worden :

- a) de voornaamste vraagstukken bij de kleinhandel in verse en bevroren vis :
  - 1 kwaliteit,
  - 2 prijs,
  - 3 aanbod,
  - 4 opvoeren van het verbruik van visrepen,
  - 5 opvoeren van het verbruik van diepbevroren vis,
  - 6 de voorkeur van de verbruiker.
- b) de huidige mogelijkheden en middelen ter ondersteuning voor opleiding tot viskleinhandelaar met mogelijkheden tot internationale uitwisseling.
- c) Moderne afzetechniek, zoals uitstalling, inrichting van viswinkels, enz...

Van Belgische zijde neemt hieraan namens het Ministerie van Landbouw, de Heer O. Stradiot deel.

EEN PROEFREIS MET 20 PASSAGIERS

**De N.715 «MARCEL»**

De N.715 «Marcel» in de havengeul na zijn proefvaart zaterdag, 17.

Met moet over een grote dosis durf en wilskracht beschikken om in een crisis-periode zoals de visserij er thans één beleefd een kapitaal van ruim 2,5 miljoen te wagen voor het bouwen van een nieuw vaartuig.

Wie de Nieuwpoortse vissersvloot volgt en inzonder het doen en laten kent van Marcel Depotter, zal het niet verwonderen dat deze stoere zeeman het thans aandurft zo een krachttoer aan te pakken.

Zaterdag 17 januari werd met de N.715 «Marcel» een proefreis gemaakt en benevens de vijf bemanningsleden, waren er 20 passagiers zowel vrouwen als mannen aan boord, die de degelijkheid van het nieuw vaartuig wilden bewonderen.

De N.715 is een prachtig houten vaartuig van 18 m kiel, 6,15 m breed en 2,85 m diep. Gebouwd op de scheepswerf van Achiël Hillebrandt en Zonen te Oostende, is de N.715 een Kustvaarder, waar de bouw een samensmelting is van sierlijkheid en sterkte en die gerust als een modelvaartuig kan beschouwd worden. De jarenlange ondervinding van de scheepsbouwer is tot uiting gekomen in dit vaartuig, die het 210e schip was die op 14 september 1958 door de Firma Hillebrandt te water gelaten werd. Deze plechtigheid ging niet ongemerkt voorbij en werd dan ook bijgewoond door talrijke personen uit de Nieuwpoortse vissersmiddens. Het was Mevrouw Messiaen, zuster van de eigenaar, Marcel Depotter, die het meterschap van het nieuwe vaartuig waarnam.

De N.715 bezit een motor, merk A.B.C. van 200 pk, met een toerental van 450 per min. Een hulpgroep van 7 pk zal dienst doen bij het laden of lossen van de vangsten. Het vaartuig is daarbij voorzien van een mazouttank met 11.000 l inhoud en bezit tevens een tank van 600 l drinkbaar water.

Het eeuwenoude houten reddingsbootje die daarbij veel plaatsruimte in beslag nam, werd vervangen door een Elliot-vlot, die plaats biedt voor zes personen. Verder beschikt de «Marcel» over een radio-ontvanger en -zender, een diepte meter en richtingszoeker. Deze zeer nauwkeurige toestellen werden geplaatst door de bevoegde technici van de S.A.I.T., die op de N.715 iets bepaald nieuws hebben aangebracht, nl. een gekombineerde richtingszoeker die werkt op de radiotelefonie

en tevens op een afzonderlijke ontvanger. Dit is werkelijk de eerste maal dat dergelijke installaties op een Nieuwpoorts vaartuig werd aangebracht. Wat de logies betreft, men kan zich moeilijk voorstellen aan boord van een vissersvaartuig te zijn. Alle comfort is er aanwezig in de puntjes verzorgd. Zelfs een mazoutbrander werd niet vergeten; er is slaapgelegenheden voor zes personen. De elektrische installatie is goed uitgewerkt door de firma Cyriel Moeyaert uit Oostende die ere haalt van zijn werk.

Niets werd aan het toeval overgelaten, het plaatsen van de motor werd toevertrouwd aan een knappe techniek, de heer Louis Dedrie.

Met dergelijke uitrusting diende uitgezien naar een vaardige bemanning, die de belangen van de eigenaar zouden ter harte nemen. Het is trouwens de schipper André Vancraeynest die in een typische uitdrukking zijn gedacht te kennen gaf: «Een visser moet zijn vaartuig gaarne zien — en vertroetelen — juist zoals een vrouw moet vertroeteld worden».

Inderdaad de liefde tot het vak is voor een zeeman de maatstaf van zijn bekwaamheid — en schipper André Vancraeynest heeft zijn vak lief en is aldus een geprezen stuurman. De eigenaar Marcel Depotter, thans 52 jaar en visser sedert zijn elfde jaar, heeft besloten tijdelijk mede te varen als matroos — de zee laat hem niet los — en niettegenstaande alle besommeringen van een reder, wil hij zijn nieuw schip onder zijn voeten voelen. Als derde lid hebben we motorist Frans Depotter, 23 jaar en zoon van Marcel Depotter. De jonge beloftevolle zeeman doorliep alle rangen van de vissersstiel. Hij behaalde aanvankelijk het brevet van scheepsjongen op 16-10-1950 om op 26 februari 1951 leerling stuurman te worden. Het brevet van motorist werd behaald op 25 januari 1954 om vervolgens zijn examens van schipper 2e klasse af te leggen op 24 juni 1957. Na de nodige ondervinding te hebben opgedaan, legde hij zijn bekwaamheidsproef af van motorist 180 pk op 26 januari 1958. Deze gewetensvolle jongen zal op «vader schip» zijn bekwaamheid laten gelden.

De bemanning bevat verder nog de matroos Willy Coutteau uit De Panne, die het vissersberoep uitoefent sedert 1955 en vroeger op Oostende vaarde. Met de N.715, zal het de eerste maal zijn dat Nieuwpoort

**PRIJZEN MAZOUT OPNIEUW VERHOOGD**

Dat deze regering de visserij zou steunen begint men in de visserij-aringen meer en meer te voelen.

In 1949 kostte de mazout aan de visserij 1,35 F.

Tijdens het Suez geschil, werd de prijs op zeker ogenblik tot 2,30 F opgevoerd, waarna in juli van 1958 ze gedaald was tot 1,75 F.

Sedert de huidige regering het roer in handen genomen heeft, is de prijs voor de visserij achtereenvolgens als volgt gestegen :

19-7-1958 : 1,78 F.

5-8-1958 : 1,82 F.

1-12-1958 : 1,85 F.

26-12-1958 : 1,89 F.

En vanaf heden vrijdag wordt deze prijs opnieuw van zes centiemmen verhoogd, zodat zij thans 1,95 F wordt, wat een verhoging van 20 centiemmen in zes maanden betekent, zonder dat hiervoor niet de minste wettige reden bestaat, waaruit eens te meer blijkt dat de trust beveelt en de huidige regering uitvoert.

A's men daarenboven ziet dat in aanbestedingen voor de staatsdiensten twee miljoen frank weg gegooid worden onder voorwendsel dat dit aan maximum één man werk verschaft waar 3 anderen daardoor naar de dop verwezen worden, dan kan men zich inbeelden op welke voorbeeldige wijze onze staatsdepartementen beheerd worden.

Het zijn tenslotte opnieuw de industrie en de belastingbetalers die het gelag van een wanbeheer zoals dit betalen.

Ook te lande wordt de prijs van 2,34 F op 2,40 gebracht.

**SCHADEN**

De Z.480 van Camiel Dhauw brokkende schade aan de Z.505, waarvan een tiental stutten gebroken en de reling gespleten werd.

De Z.478 van Desmidt Camiel kwam bij het manoeuvreren om aan te leggen te Zebrugge terecht tegen de kleine pier, waardoor de reling gebroken werd.

Van de Z.226 van reder René Pauwaert werden tijdens de laatste storm de bakplanken aan stuurboordzijde weggeslagen alsook de buitenboordlampen. Ook de schijnwerper aan de voormast werd in zee geslingerd.

De O.236 van de rederij Seghers werd met keerkoppelingsschade door de O.94 van dezelfde rederij naar de haven van Oostende opgesleept.

zijn thuishaven wordt.

Ten slotte werd de Nieuwpoortse «kwajongen» Freddy Vanhoutte als scheepsjongen aangemonsterd. Als zoon van een visser, zit het vissen hem reeds in het bloed, na ongeveer 9 maanden op een eerste schip de stiel te hebben geleerd, wordt de «Marcel» zijn tweede vaartuig.

Het vaartuig is verzekerd bij de Cooperatieve Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, waar 75 th van de reders verzekerd zijn.

Op deze jeugdige bemanning berust de toekomst van de N.715 die we in naam van de vissersbevolking goed heil en goede vangsten toewensen.

Aan Marcel Depotter wensen we veel geluk met zijn tweede schuit. — N.

**NA DE REDDING VAN DE BEMANNING VAN DE «FREYA»****KRANIG WERK VAN SCHIPPER LAMBRECHT EN ZIJN BEMANNING**

Deze week deed de bemanning van de O.269 «St. Jan Berchmans», toebehorende aan reder Karel Louis Walraeve de haven van Oostende aan, na op heldhaftige wijze de bemanning te hebben gered van het Engels schip «Freya» dat in de storm van vorige week dwarszij gevallen, kapsijdsde en in 5 minuten zonk.

De Engelse bladen wijdden grote artikelen aan het zinken van dit schip en slechts een paar lijnen aan het heldhaftig gedrag van de Belgische bemanning, welke de bemanning wist op te pikken, die zich met 17 man in een Elliot vlot voorzien voor 12 man had weten te redden en uren aan de storm bloot gesteld waren.

Gelukkig zaten zij beschut tegen de bittere koude in dit prachtig vlot, zegt schipper Lambrecht ons, anders waren ze alle 17 met een reddingboot vergaan.

Wij brengen hier graag openlijk hulde aan het heldhaftig gedrag van de bemanning der O.269 met schipper Lambrecht, die eens te meer het bewijs geleverd hebben waartoe onze Vlaamse vissers in staat zijn.

**Drijvende vuurtoren op betoncaisson**

In Zweden heeft men thans een vuurtoren gebouwd, die gemonteerd is op een tweetal ronde betoncaissons.

Deze betonnen reservoirs passen telescopenvormig in elkaar en kunnen met behulp van waterdruk uit elkaar geschoven worden. De binnenste betonring kan aldus maksimum 7,32 m stijgen, waardoor de betonnen telescoop een totale hoogte van ca. 17 m verkrijgt. Deze betonconstructie werd uitgevoerd in de vorm van profabelelementen. Voor de verankering zijn staalkabels naar de wal en een normaal anker naar de zeebodem aangebracht.

De totale hoogte van deze ongewone, drijvende vuurtoren bedraagt ca. 35 m boven de zeespiegel.

**OPGESLEEPT**

De O.57 van de Mwe Vandemoortele moest met motordefekt door de N.3 van Rathe Jules naar de haven van Nieuwpoort gesleept worden.

**VERKOCHT**

De O.278 van de rederij Gonzales werd verkocht aan de rederij Seghers.

**Opsleping te Nieuwpoort**

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.3 «RITA» van Jules Rathe kwam de thuishaven binnen met een Oosttends schip op sleptouw nl. de O.57 Dit vaartuig had tijdens het beoefenen van de visserij met defekt af te rekenen. De riem van de dynamo was namelijk stuk gesprongen en na vruchteloze pogingen om de breuk te herstellen diende beroep gedaan op de N.3 om opgesleept te worden. Beide vaartuigen kwamen te Nieuwpoort aanleggen.

# OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

(Vervolg van blz. 2)

evenmin een bijzondere dag. De vangsten waren voor de meeste schepen zeer klein. De prijzen waren nochtans goed en zelfs beter dan gisteren. De opbrengsten schommelden voor deze schepen van 20.000 naar 62.000 F, opbrengst die bereikt werd door de N.311.

\* De Kanaalschepen kenden een betrekkelijk goede dag met voor de meeste soorten een gunstige prijs. Kanaal-soorten zijn deze week immers schaars en gaan dan ook goed van de hand. Het opnieuw verslechteren van het weer heeft zeker wel een invloed op de prijzen gehad. Verschillende Nederlanders zijn reeds terug hier binnengelopen wat zeker geen gunstig teken is. Onder-tussen bereikte de Z.516 met een mooie vangstje rare vis een lonende opbrengst van 122.390 F. De O.187 kwam van een kale reis terug in de letterlijke zin van het woord en besomde na een opleiding naar Ierland, 10.970 F.

\* Kabeljauw kreeg een goede prijs en was zelfs duurder dan gisteren. De vangsten van de twee Noordzee-schepen waren echter al te klein om 100.000 F te bereiken, alhoewel de O.326 er met 96.000 F niet zo ver onder bleef. Voor een vangst van nog geen 200 bennen is dit zeker niet zo slecht betaald. Ook van Noup Head werden het lonende reizen, vooral deze van de O.86 die 3557.000 F besomde. Gullen en totten werden hier zeer goed verzorgd.

\* Met de haring is het bijna afgelopen. Ook deze week was de aanvoer zeer miniem. Door 16 schepen werd slechts 18.530 kg haring binnengebracht welke verkocht werd voor 120.520 F of aan 6,82 F per kg. Over de prijs kan er dus nog steeds niet geklaagd worden. Over de opbrengsten en de vangsten echter des te meer. De opbrengst bedroeg immers slechts 7.500 F per schip, hetgeen dan nog te wijten is aan de grotere vangst die vrijdag door de O.214-193 en de O.283-284 werd aangevoerd; de andere schepen voerden inderdaad nog geen 1000 en zelfs geen 100 kg aan. Al met al blijven nu nog twee koppels op haring vissen, de rest gaat terug achter vis. Triestig einde van een triestig seizoen.

\* De sprotvissers kenden daarentegen een zeer goede week met rijke vangsten en mooie opbrengsten. Aldus werd in totaal 92.164 kg sprot binnengebracht wat wel het hoogste cijfer is sedert de aanvang van het seizoen. Het is zelfs meer dan er vorige maand in totaal werd aangevoerd. De totale opbrengst beliep 350.816 F wat een gemiddelde prijs geeft van 3,86 F hetgeen twee frank lager is dan vorige week. De gemiddelde vangst steeg van 708 naar 1001 kg. De opbrengst was zeer goed en bedroeg gemiddeld 3824 F, dit is wel minder dan verleden week maar toen waren er maar twee schepen die er van profiteerden. Nu echter werden door 10 à 15 koppels lonende cijfers geboekt. Spijtig genoeg kwam het slecht weer maandag weer roet in het eten gooien

zodat de visserij niet langer regelmatig was en de aanvoer die dag dan ook opnieuw veel kleiner was. Alihans deze tak van de visserij kan deze week lonend genoemd worden. Het is echter al te zelden dat we dit van onze kustvisserij kunnen beweren.

## Veranderingen in de Vissersvloot

in december

### ZEEBRUGGE

VERANDERING EIGENAAR : Z.491 «Bonaventura» op 4-12-1958 geworden Z.491 «Carla» en eigendom geworden van De Mil Georges, Uilenbroek, 31, Vlierzele, (Oost-Vlaanderen).

Verklaring van eigendom nr 1, afgeleverd te Vlierzele op 4-12-1958. Bewijs van nationaliteit afgeleverd te Zeebrugge op 4-12-1958.

### GESCHRAPT VAN DE VISSERIJ :

Z.533 «St. Antonius van Padua» op 12-12-1958 geschrapt van de visserij.

### NIEUWPOORT

#### ADRESWIJZIGING

N.730, N.732, N.761, N.762 en N.211 eigenaar : Vercoutter R., Kaaistraat 8, Tel. 235.84.

#### NIEUW VAARTUIG

N.715 «Marcel» — Houten vaartuig gebouwd in 1958, op de werf Hillebrandt A. Brutoton : 60.28. Nettoton : 14.92. Motor : Anglo Belge 179 pk, nr 9519 type 4MDU, jaar : 1958. Navigatieinstrumenten : RF - US - DF.

Eigenaar : Depotter Marcel, Kokstraat, 56, Nieuwpoort.

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

**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 : Joz. De Roose - tel. 517.40

# HAVENSTATISTIEK ZEEBRUGGE

STATISTIEK  
DECEMER 1958

In december 1958 zijn 134 zeeschepen, metende 238.850 ton, de haven binnengelopen, tegen 161 zeeschepen, metende 241.286 ton in december 1957.

De ladingen in december 1958 bedroegen 48.900 ton bij de aanvoer en 38.412 ton bij de uitvoer, tegen respectievelijk 45.030 ton en 28.824 ton in december 1957.

Gedurende het jaar 1958 boekte men 1.711 zeeschepen, metende in totaal 2.959.788 ton met 643.344 ton goederen bij de aanvoer en 462.465 ton goederen bij de uitvoer, tegen 1.597 zeeschepen, metende 2.252.911 ton met 745.382 ton goederen bij de aanvoer en 337.652 ton goederen bij de uitvoer gedurende het jaar 1957.

De algemene goederenbeweging gedurende het jaar 1958 bedraagt 1.591.117 ton tegen 1.644.061 ton gedurende het jaar 1957. — Z.

### HAVENBEWEGING

Liberiaans ss Union Metropole geladen van Norfolk met 9793 ton steenkolen, geladen met 529 ton fuel-oil naar Hampton Roads.

Zweeds ss Haro op ballast van Antwerpen, geladen met 2171 ton cokes naar Gefle.

Noors ss Nordbo geladen van Antwerpen met 10.808 ton diesel-fuel-oil, op ballast naar de Perzische Golf.

Nederlands ms Alias op ballast van Vlissingen, geladen met 327 ton aardappelen naar Wisbeck.

Zweeds ss Kattogat op ballast van Hernösand, geladen met 252 ton fuel-oil naar Albani.

Deens ss Elisabeth Nielsen op ballast van Bremen, geladen met 196 ton fuel-oil naar St. John.

Noors ss Ariston op ballast van Port Brulé, geladen met 82 ton fuel-oil naar Sauda.

Engels ms Brendonia aangekomen van Antwerpen om te schuilen, en vertrokken naar Plymouth.

Nederlands ms Rini op ballast van Londen, geladen met 288 ton aardappelen naar Londen.

Indisch ms Janavi van zee naar Londen voor proefvaart.

Nederlands ms Nijenstein op ballast van Gent, geladen met 225 ton aardappelen naar Liverpool.

Engels ms Teregreen op ballast van Amsterdam, geladen met 393 ton aardappelen naar Purflate.

Duits ms Transontario geladen van Liebeck met 138 ton stukgoederen op ballast naar Antwerpen.

Nederlands ms Frans op ballast van Antwerpen, geladen met 373 ton stukgoederen naar Malta.

Nederlands ms Caribia op ballast van Rotterdam, geladen met 300 ton aardappelen naar Swansea.

Zweeds ms Skagern geladen van Norfolk met 5870 ton steenkolen, op ballast naar Casablanca.

Nederlands ms Globe op ballast van Rotterdam, geladen met 330 ton aardappelen naar Hull.

Nederlands ms Alex aangekomen van Antwerpen om te schuilen en vertrokken naar Droheda.

Engels ss Kylebank op ballast van St Malo, geladen met 35 ton bunker-kolen naar Antwerpen.

Duits sleper Strande van Vlissingen met het ss Hop op sleep-touw, vertrokken naar Kiel.

Duits ms He'ene B Schupp op ballast van Amsterdam, geladen met 1100 ton cokes naar Kopenhagen.

Nederlands ms Deo Juvante geladen van Rossum met 475 ton zand, op ballast naar Rossum.

Duits ms Voline op ballast van Gent, geladen met 518 ton cokes naar Kopenhagen.

Engels ms Freshfield geladen van Port Talbot met 776 ton steenkolen, op ballast naar Antwerpen.

Nederlands ms Bruiser op ballast van Londen, geladen met 250 ton aardappelen naar Swansea.

Nederlands ms Veritas op ballast van Vlissingen, geladen met 300 ton aardappelen naar Londen.

Nederlands ms Minorka op ballast van Le Havre, geladen met 260 ton aardappelen naar Sunderland.

Nederlands ms Sagitta op ballast van Rotterdam, geladen met 300 ton aardappelen naar Londen.

Nederlands ms elystad op ballast van Pöle, geladen met 275 ton aardappelen naar Hull.

Nederlands ms Martinstad op ballast van Boston, geladen met 450 ton aardappelen naar Southampton.

Nederlands ms Cadans op ballast van Bremen, geladen met 400 ton aardappelen naar Goole. — Z.

### FILMVOORSTELLING

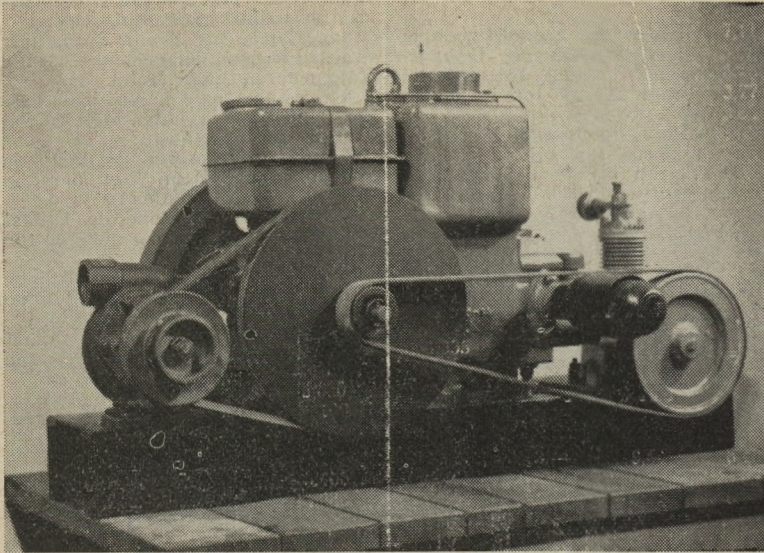
voor de VISSERIJ

Weer is een maand verlopen en ons winterseizoen trekt ongenadig voorbij. Vrienden, profiteert er nog van terwijl U nog de gelegenheid geboden wordt. Komt alleen naar onze filmvoorstellingen over de visserij en alles wat er mee in betrekking staat; U zult er geen spijt over hebben. Breng Uw vrienden mee en U zult samen een aangename avond doormaken bij ons. De filmavond van deze maand gaat door op dinsdag 27 januari, om 20 u. in de zaal van het Zeemanstehuis Paster Pype, St. Petrus en Paulusplein, 6, te Oostende.

Mogen wij er van de gelegenheid gebruik maken om Uw aandacht er op te trekken dat wij eveneens een openbare boekerij hebben. Het is niet enkel en alleen voor de Vissers en andere zeelieden, maar iedereen mag er op gestelde dagen boeken komen ontlenen. De openingsuren zijn: maandag en woensdag van 17 tot 19 u. en zaterdag van 14 tot 16 uur.

Komt allen zien en... maakt er gebruik van!

## KLEINE HULPGROEPEN



Stevige, eenvoudige, bedrijfszekere dieselhulpgroepen met goede dynamo's, pompen of compressors uit voorraad, of zeer snel leverbaar. Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen. Tel. (03)31.19.60 — Telex ANTW. 488.

## Oostende

### Marktoverzicht

Alhoewel veel meer schepen hun vangst kwamen verkopen deze week was de aanvoer toch niet zo veel groter. De meeste vangsten waren inderdaad aan de kleine kant en sommige zelfs zeer klein. Dit was vooral het geval met deze van de West, de Oost en de Witte Bank. Voor deze laatste schepen kwam er dan nog bij dat de platvis zeer goedkoop was en dat ook tongen aan nogal lage prijzen werden verkocht. Het waren dan ook deze schepen die de slechtste resultaten van de week boekten. Alhoewel kabeljauw nogal in ruime mate werd aangevoerd en dit van Noup Head en de Moray Futh, bleef de prijs voor deze soort meer dan bevredigend. Schelvis was schaars en zeer duur terwijl koolvis, ieng en andere ronde soorten goed werden verkocht. De kleine vis kreeg eveneens goede noteringen waarbij platjes duurder waren dan platen en wijting, knorhaan en soldaten soms zeer hoge prijzen bekwamen. Over het algemeen was het dus wel een goede week ook al waren de prijzen dan wel lager dan verleden week. Mits een niet al te kleine vangst gelost werd waren de opbrengsten dan ook

lonend. De beste resultaten waren dan ook voor de schepen die de grootste vangsten losten, deze van Noup Head en de Noordzee. In totaal verkochten 74 schepen hun vangst. De totale aanvoer omvatte 10.700 bennen vis en ongeveer 22.000 kg tongsortering.

Geen enkele IJslander kwam gedurende de voorbije week zijn vangst verkopen. Alle ronde vis die op de markt was kwam dan ook van de Morday en van Noup Head. Van Noup Head kwamen 5 schepen hun vangst verkopen met een totale inhoud van 3290 bennen vis. Kabeldere vis werd vlot verkocht. Alle jauw kreeg goede prijzen en de anopbrengsten waren bevredigend en lonend.

1810 bennen vis werden door 7 Moray-schepen op de markt gezet. Afwisselend grote en kleine vangsten. Ook hier waren de resultaten doorgaans lonend. Van de Kanaal-schepen kan hetzelfde niet gezegd worden. Sommige vangsten waren te klein. Roggen kregen dinsdag de beste prijzen. Tongen evenwel waren woensdag duurder. In totaal kwamen 11 schepen hun vangst verkopen. In totaal werden 1.700 bennen vis en 5.300 kg tong gelost. Rare vis was gans de week duur.

De Witte Bankers waren wel de grootste sukkelaars deze week. De tongenvangsten waren geen van alle zeer groot terwijl hiervoor alleen woensdag hogere prijzen werden betaald, toen er geen schepen van die visgrond op de markt waren. Door 7 schepen werden 510 bennen vis en 9.060 kg tong aangevoerd. De meeste opbrengsten waren hier te laag, vooral door het feit dat nogal veel platvis werd binnengebracht die zeer goedkoop was. Hetzelfde kan gezegd worden van de Oost-schepen waarvan er 9 op de markt waren met 150 bennen vis en 5.000 kg tong.

Veel West-schepen, vooral maandag en woensdag. Die dagen waren de roggen dan ook veel goedkoper dan dinsdag. Maandag waren de vangsten kleinst en werden de laagste opbrengsten geboekt. Dinsdag was de aanvoer minder en gingen de prijzen in stijgende lijn. De laatste markttag waren de vangsten grootst en konden toch nog bevredigende opbrengsten geboekt worden. In totaal 35 schepen met 2755 bennen vis en 4000 kg tong.

### Maandag 19 januari

NOUP HEAD			
O.92	16	700	421.907
MORAY			
Z.226	12	250	95.980
O.124	15	450	209.540
KANAAL			
		Tongen	
O.112	13	250	80.045
O.281	14	100	69.540
O.204	15	250	110.270
Z.542	15	100	95.150
WITTE BANK			
O.218	15	80	100.960
O.243	15	60	76.660
O.235	15	80	98.750
O.105	15	100	89.910
OOST			
Z.583	12	70	63.440
Z.598	5	60	34.710
Z.511	12	60	62.330
WEST			
O.77	3	50	23.580
O.148	4	100	42.550
O.128	3	120	54.900
O.327	5	60	34.030
O.147	4	80	32.470
O.532	4	40	13.590
Z.556	4	50	17.210
O.349	5	60	37.700
O.277	5	60	33.370
N.701	5	100	54.880
O.265	8	120	55.295

	19-1-1959	20-1-1959	21-1-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	35,60-40,—	36,—41,40	36,40-41,50
3/4 tongen — 3/4 sole	41,80-46,60	42,50-45,40	46,50-53,50
Bloktongen — Sole moyenne	44,60-47,40	46,—49,—	50,—57,—
Voor-kleine — Petite	45—47,40	46,—50,50	50,—56,—
Kleine tongen — Toute petite	37,—39,40	38,—40,80	38,—43,20
Tarbot, grote — Turbot, gros	37,50-45,—	35,—46,—	40,—50,50
Middel — Moyenne	27,—39,50	27,—34,—	28,—31,—
Kleine — Petite	17,—18,—	18,—20,—	21,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	4,40-8,—	4,80-8,—	4,20-7,—
Kleine iek — Petite	7,—12,—	5,60-9,80	4,80-8,80
Iek 3e slag — 3e sorte	7,—12,80	6,—9,30	4,80-7,80
Platjes — Toute petite	7,20-12,50	7,—10,—	5,—7,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros	3,60-6,20	4,—7,80	5,40-7,20
Middel — Moyen	23,—	18,—20,—	21,—23,—
Kleine — Petit	14,—19,80	.....	16,—19,60
Heek, grote — Merlu, gros	9,20-15,50	10,80-15,20	6,80-14,—
Middel — Moyen	30,—	.....	32,—
Kleine — Petit	20,—25,—	.....	26,—
Rog — Raie	.....	.....	7,—
Rode poon — Perlon	2,80-11,80	6,—14,20	3,20-13,—
Grauwe poon — Grondin	9,60	.....	13,—15,—
Kabeljauw — Cabillaud	8,—	14,—	6,20-9,70
Gullen — Petit cabillaud	11,—16,80	12,60-19,80	13,—18,50
Hozemondhamme — Baudroie	5,20-11,80	6,40-13,—	4,20-9,40
Wijting — Merlan	23,—29,—	24,60-32,—	25,—31,80
Schar — Limande	3,60-9,40	3,20-10,40	3,40-7,—
Steenhol — Sole limande	.....	.....	8,—
Zeehaai — Aiguillat	12,80-20,—	12,40-22,50	11,80-21,—
Hondshaai — Rousette	2,40-7,70	7,10-7,70	4,—10,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	2,30-5,70	5,30-7,30	5,10-6,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	11,—20,—	21,—22,—	11,50-23,—
Zeekeeff — Langoustine	8,—16,80	17,—19,—	9,—20,50
Schaat — Flotte	12,80-17,—	18,—	15,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	3,—5,50	5,—	3,—5,50
Leng — Lingue	11,—	12,50	.....
Schartong — Cardine	9,50-16,—	13,20-20,—	8,—17,80
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	37,—	.....	.....
Steenhol — Tacaud	1,90-5,40	5,20	1,70-2,20
Heilbot — Flétan	.....	40,—50,—	44,—
Koolvis — Colin	3,60-11,80	3,40-14,60	3,—12,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	9,40-14,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	6,60
Koningsvis	.....	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

Table with columns for fish type and price. Includes items like O.345, O.312, O.154, O.184, B.603.

Zeer veel schepen maar niet overveel vis. Tongen vooral zijn niet talrijk op de markt...

Dinsdag 20 januari

Table with columns for fish type and price. Includes sections for NOUP HEAD, MORAY, KANAAL, WITTE BANK, OOST, and WEST.

Table with columns for fish type and price. Includes items like O.142, N.211, O.15.

De helft van de aanvoer van gisteren. Nog minder tong. Kleine Noordzeevangsten. Betere prijzen voor rong en ronde vis.

Woensdag 21 januari

Table with columns for fish type and price. Includes sections for NOUP HEAD, MORAY FIRTH, KANAAL, WEST, and OOST.

Table with columns for fish type and price. Includes items like Z.514, KREEFTENPUT, Z.421.

Meer vis dan verwacht, vooral rogen. Stijgende prijs voor tong. Daling voor kabeljauw, rogen. Platvis blijft goedkoop, niet alle resultaten zijn lonend.



De aanvoer te Ijmuiden is in het nieuw jaar eindelijk weer op gang gekomen. Maandag waren er weer bijna 10.000 kisten aan de afslag...

In totaal bestond de aanvoer op die vijf marktdagen uit 24.000 kisten vis, waarbij 2.300 kisten tong en 4.500 kisten schol van de kustvloot...

ondanks de export, iets minder gehonoreerd. De prijzen lagen tussen f. 80 en f. 30 per 50 kg.

De schelvis was op alle dagen duur. Er kwamen prijzen van f.85 tot f. 30 in de vorige week voor, terwijl deze week de meeste noteringen tussen f. 70 en f. 30 lagen.

Wijting was eveneens bij goede kwaliteit prijzen : f. 35 tot f.8 per kist. Verse haring leverde van f. 30 tot f. 20 op, terwijl de geringe makreelaanvoer wegging voor een zelfnotering...

AANVOER EN BESOMMINGEN

Donderdag : 4500 kisten, waarbij 300 tong, 825 schol, 1250 verse haring, 175 makreel, 575 schelvis, 825 wijting, 250 kabeljauw en gul en 175 koolvis. Besommingen : Amsterdam 22.200; Polderman 20.200; KW. 74 11.700; KW.76 9.800; KW.82 12.300; KW.123 12.300; IJM.211 9.700.

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

Large table with columns for fish types and prices for various dates: 15-1-1959, 16-1-1959, 17-1-1959, 19-1-1959, 20-1-1959, 21-1-1959.

Vrijdag : 1450 kisten, waarbij 225 tong, 470 schol, 60 verse haring, 200 schelvis, 350 wijting, 80 kabeljauw en gul en 35 koolvis. Besomming : Sakina Martine f. 17.200.

Zaterdag : 4700 kisten vis, waarbij 650 tong, 1300 schol, 1550 haring, 20 makreel, 125 schelvis, 500 wijting, 175 kabeljauw en gul en 250 koolvis. Besommingen : Job Gouda 19.500; SCH.27 7500; RO.27 10.200.

Maandag : 9650 kisten vis, waarbij 1000 tong, 1750 schol, 3650 haring, 150 makreel, 500 schelvis, 1075 wijting, 475 kabeljauw en gul en 750 koolvis. Besommingen: Ariadne 28.000; Beatrice 19.700; SCH.171 32.450; SCH.153 7.600; KW. 135 22.300.

Dinsdag : 3500 kisten vis, waarbij 50 tong, 125 schol, 125 verse haring, 300 makreel, 525 schelvis, 1150 wijting, 450 kabeljauw en gul en 800 koolvis. Besommingen : Van Hattem 18.400; Gezina Jacoba 19.000; Elie 19.500; VL.84 17.700; HD.108 12.600; KW.122 1030.

Woensdag werden te Ijmuiden aangevoerd ruim 3200 kisten vis, waarbij 450 schelvis, 1000 wijting, 450 gul en kabeljauw, 800 koolvis, 100 haring, 225 makreel, 100 schol en 25 tong.

Het vergaan van de «Pamir» Klachten afgewezen

Het Westduitse opperste marine-gerechtshof te Hamburg heeft maandagvoormiddag de klacht afgewezen van de kapitein van de «Pamir» en van de stichting «Pamir en Passat» tegen de besluiten van de rechtbank te Lubeck over de oorzaken van de scheepsramp.

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE OOSTENDE</b>						
19-1	31	211.500	2.327.077			
20-1	17	121.100	1.499.308			
21-1	26	216.800	2.159.050			
Tot.	74	549.400	5.985.435			
<b>SPROTAANVOER OOSTENDE</b>						
13-1	4	456	3.244	6,03	7,96	7,11
14-1	18	37.110	133.578	1,89	4,98	3,59
15-1	12	8.228	36.192	4,07	4,73	4,38
16-1	20	15.830	59.788	3,02	4,28	3,77
17-1	30	29.750	113.966	3,11	5,16	3,83
19-1	8	790	4.748	5,90	6,16	6,01
<b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
15-1	12	14.238	181.622			
19-1	16	40.798	363.922			
21-1	6	21.870	158.989			
<b>GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
15-1	5	254	9.298	28,—	46,—	36,60
17-1	1	56	2.458	43,—	45,—	43,91
19-1	1	7	252	36,—	36,—	36,—
<b>SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
14-1	15	23.660	94.395			
15-1	13	13.708	58.730			
17-1	11	8.630	35.875			
19-1	2	100	635			
<b>IJLE HARING TE OOSTENDE</b>						
14-1	2	150	1.260	3,—	9,64	8,40
15-1	8	3.400	24.062	6,19	8,14	7,07
16-1	6	14.980	94.730	6,12	6,51	6,32
<b>GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE</b>						
14-1	3	107	5.686	48,—	54,—	53,14
15-1	3	609	30.996	48,—	55,—	50,89
16-1	6	482	23.820	48,—	51,—	49,41
17-1	5	292	15.142	48,—	53,—	51,85
<b>TOTAAL GARNAALANVOER TE OOSTENDE</b>						
6-1	6	297	13.939	42,—	52,—	46,93
7-1	14	568	18.231	21,—	35,—	32,09
14-1	5	309	14.471	45,—	50,—	46,83
15-1	16	599	25.532	39,—	46,—	42,62
16-1	1	66	2.994	48,—	49,—	
<b>HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
14-1	8	7.920	44.677			
15-1	8	2.137	13.881			
16-1	4	950	5.803			

**IJSLANDSE VISSOORTEN**

	21-1-1959		
schelvis gr	25,50-28,—		
middelm.	26,40		
klein			
Kabeljauw	13,—14,60		
Gullen	7,40-14,—		
Wijting	5,40- 8,60		
Schaat	6,80-13,40		
Zeebaars	8,20-13,50		
Leng	10,80-11,60		
Schartong	10,50		
Heilbot	29,—50,—		
Koolvis	11,40		
Zeeewolf	7,60-13,40		
Platen	12,60		
Hondstong			

**NIEUWPOORT**

	15-1	19-1	21-1
Grote tong — Grosse sole	46	32-34	33-42
Bloktong — Sole moyenne	63-58	45-40	42-46
Fruittong — Sole 3/4	63-60	47-48	50-52
Schone kleine tong — Petite sole	63-60	47-48	53-51
Kleine tong — Tote petite sole	51-50	41-42	42-43
Grote tarbot — Turbot gros	50-45	40	43
Middelm. tarbot — Turbot moyen	45-28	30	38
Varia — Divers	30-24	25	26
Griet — Barbue	29-22	16-18	22
Pieterman — Grande vive			
Grote pladijs — Grosse plie	6-4	8-4	2-4
Middelm. pladijs — Plie moyenne	9-7	10-7	4-7
Kleine pladijs — Petite plie	9-12	7-5	3-6
Deelvis — Portion			
Kabeljauw — Cabillaud			24
Gul — Petit cabillaud	22-15	20-13	17
Keilrog — Raie radiée		18	20
Rog — Raie	20	10	10-12
Tilten	18	7-8	6-7
Scherpstaarten	14-12	6-4	7-5
Halve man			
Grote wijting — Gros merlan	8-6	6	7-8
Kleine wijting — Petit merlan	5-3	3-5	3
Bot — Flet	2	2	2
Schar — Limande	20-16	10-9	12-9
Zeehaai — Aiguillat			
Zeehond — Chien de mer		7-8	8-5
Robaard — Grondin rouge			
Knorhaan — Grondin	12	7	9

**OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE**

Dag	Uur	Uur	Uur	Uur	Uur
<b>Donderdag 15 januari</b>					
Z.233	2	20	12.290		
Z.506	2	28	17.120		
Z.270	2	25	14.050		
Z.553	2	28	20.280		
Z.502	2	22	13.570		
Z.447	2	24	13.880		
Z.499	2	15	9.910		
Z.725	2	14	6.860		
Z.501	2	25	14.790		
Z.793	2	22	14.150		
Z.456	2	24	14.710		
Z.560	2	40	26.610		
Z.438	2	23	13.770		
Z.401	2	22	13.960		
Z.496	2	18	10.500		
Z.104	2	23	11.570		
<b>Zaterdag 17 januari</b>					
Z.12	2	20	7.060		
Z.450	2	25	9.560		
Z.613	2	28	14.720		
Z.22	2	45	16.170		
Z.524	3	25	11.360		
Z.606	2	10	5.290		
Z.475	3	35	10.600		
Z.52	3	23	9.620		
Z.478	2	15	6.960		
Z.416	2	40	19.370		
Z.438	2	15	4.710		
Z.60	3	42	15.880		
Z.53	2	10	5.140		
Z.54	2	20	8.220		
Z.809	3	40	13.930		
Z.541	2	28	14.500		
Z.506	1	12	3.970		
Z.817	3	32	12.890		
Z.161	3	40	13.100		
Z.611	3	30	11.570		
Z.63	3	15	7.200		
<b>Maandag 19 januari</b>					
Z.466	2	20	6.560		
Z.465	2	22	8.730		
Z.442	2	33	11.690		
Z.496	3	27	10.220		
Z.264	2	35	16.110		
Z.520	2	17	6.830		
Z.270	2	30	10.440		
Z.248	4	52	19.190		
Z.401	2	24	11.210		
Z.501	2	25	9.700		
Z.525	3	32	15.910		
Z.508	4	65	26.110		
Z.447	3	27	9.070		
Z.793	3	20	8.080		
Z.480	5	75	25.650		
Z.502	2	18	7.290		
Z.104	3	26	12.000		
Z.404	3	43	17.660		
Z.553	3	35	14.330		
Z.538	3	43	18.630		
Z.30	4	70	25.840		

Z.415	3	30	11.810
Z.47	3	35	15.030
Z.785	4	60	28.000
Z.467	5	60	22.460
Z.477	4	65	24.560
Z.515	4	60	22.300
Z.472	5	80	36.550
Z.251	5	60	26.690
Z.518	4	40	14.610
Z.517	5	65	28.760
Z.548	5	75	27.790
<b>Dinsdag 20 januari</b>			
Z.240	5	75	31.660
Z.476	6	80	32.500
Z.725	2	10	4.930
Z.499	2	15	7.200
Z.512	2	25	9.310
Z.68	3	28	10.890
Z.453	5	55	34.740
Z.605	2	20	8.100
Z.430	5	85	42.560
Z.519	5	65	25.760
Z.418	5	47	21.660
Z.186	4	60	24.920
Z.561	5	75	33.530
<b>Woensdag 21 januari</b>			
Z.454	7	75	50.420
Z.449	7	90	40.900
Z.456	5	85	41.930
Z.552	6	95	46.990
Z.409	7	95	40.730
Z.471	5	75	29.210
Z.209	5	70	27.850
Z.432	3	35	18.340
Z.24	7	60	30.830
Z.523	6	75	39.050
Z.460	4	55	21.820
Z.473	5	70	35.590
Z.495	6	80	42.690
Z.526	8	80	40.430
Z.422	5	80	36.110

**GENT**

VAN 10 TOT 16 JANUARI 1959  
 ¾ grote tongen 85; v/kleine 70; grote tarbot 95; kleine griet 48; grote iek 29; iek 3e slag 25; middelmatige schelvis 45; rog 48-55; kabeljauw 48-70; gullen 26; wijting 24; makreel 35; ijle haring 18-22; koolvis 29-35 F per kg.

**BRUSSEL**

VAN 10 TOT 16 JANUARI 1959  
 ¾ grote tongen 99; v/kleine tongen 90; grote tarbot 110-160; kleine tarbot 50-58; kleine griet 50-55; grote iek 32-40; iek 3e slag 27-33; middelmatige schelvis 50-60; vlerken (rog) 65-75; kabeljauw 65-70; repen 60; hozemondhamme 70-85; wijting 26-30; gepelde hondshaai 40-55; arend (pieterman) 40-50; rode knorhaan 48-30; repen (zeebaars) 60-72; ijle haring 22-26; heilbot 90; koolvis 34-42 F per kg.

**VERWACHTINGEN**

**Maandag 26 januari**  
 Kanaal : O.247 O.82 O.300  
 IJslan : O.324  
 Labrador : O.293  
 Noordzee : O.283 O.89 O.331 O.329 O.295 O.108 Z.459  
 West : O.166  
 Oost : O.122 O.131

**Dinsdag 27 januari**  
 IJslan : O.294 O.83  
 Noordzee : O.217 O.335 O.231  
 Kanaal : O.232 O.279 O.266  
 Witte Bank : O.132 O.116 O.170 O.227  
 Oost : O.183  
 West : O.128 O.77

**Woensdag 28 januari**  
 Witte Bank : O.174 O.289 O.156  
 Kanaal : O.191 O.262 O.25  
 Noordzee : O.250 O.224 O.285 O.286 O.292  
 Oost : N.745  
 West : O.196

**Vermoedelijk**  
 I : van 120 tot 239 pk)  
 19-1 : O.147 (I W)  
 20-1 : O.152 (I W)  
 21-1 : O.345 (I W) O.277 (I W)

# De O.187 "Jules Denye," in Ierse wateren gepraaid Opgeleid en Veroordeeld

WERD HIER MACHTMISBRUIK GEPLEEGD ?

**Kustwachter voer zonder lichten — Territoriale wateren die niet gekend zijn — Zware schade voor reders — Klacht bij de Overheid neergelegd**

De buitenlandse en Belgische bladen hebben bijna alle het relaas van de Oostendse schipper Lambregt David weergegeven, die met de O.187 «Jules Denye», eigendom van Maesen Jacobus en Mw Wwe Jules Denys, in Ierse territoriale wateren vissend, zou gepakt en opgeleid zijn, waarna hij veroordeeld werd tot een boete van 24 pond (3.360 F), de verbeurdverklaring van zijn vangst ter waarde van 140.000 F, zijn netten, welke hij voor 100 pond kon inkopen, plus daarenboven belangrijke schade aan het schip zelf, tengevolge van het feit dat hij door de Ierse wachtboot geramd werd.

De O.187 keerde na 19 dagen naar de haven van Oostende terug. De bemanning had geen cent verdiend en voor de reders betekend dit avontuur een verlies van 200.000 frank, daar ook de schade door de verzekering niet gedekt is, vermits deze opgelopen werd bij het zogezegd vissen in verboden kustwateren in aanvaring komend met een kustwachter.

## WAT IS ER IN WERKELIJKHEID GEBEURD ?

Dinsdag 20 dezer deed de O.187 terug de Oostendse haven aan.

De bemanning was samengesteld uit schipper Lambregt David, stuurman Maesen Emiel, motorist Vandenberg Roger en de matrozen Vanloo Henri en Lambrecht Pierre.

De O.187 was op dinsdag 30 december, dus juist drie weken geleden, de haven van Oostende uitgevaren met bestemming de Ierse visgronden in het Kanaal van Bristol.

Moeilijkheden ondervindend met de olieleiding van de reductie, werd op 31 december binnengelopen te Newhaven, en dezelfde nacht weer uitgevaren tot aan Newlyn waar ditmaal op 2 januari wegens de storm moest geschuild worden.

Op 4 januari werd 's nachts die haven opnieuw verlaten om op 15 januari Mine Head te bereiken en de visserij te beginnen.

De dieptemeter defect zijnde, moest op 6 januari Cork worden binnengelopen, herstelling welke de volgende dag uitgevoerd was, waarna de visserij verder in dezelfde omgeving kon bedreven worden.

Gedurende zes dagen kon zo goed doorgevist worden toen op dinsdag 13 januari te 8 uur 's morgens toen het dus nog donker was, het drama gebeurde.

## EEN IERSE KUSTWACHTER ZONDER LICHTEN !

Schipper Lambregt vertelt ons thans wat volgt.

Om 08.00 u. was het nog betrekkelijk duister. Ik had dan ook mijn reglementaire lichten, goed brandend bijstaan. Rond 08.05 u. heb ik een Iers visserijwachtschip, dat naderhand de «Cliona» zou blijken te zijn, opgemerkt dat uit E.N.E.-lijke richting overstuur in onze richting kwam gestevend. Op de «Cliona» was geen enkel licht, noch navigatielichten noch deklampen, zichtbaar. Dwars genaderd aan onze bakboordzijde op een 20-tal meter afstand begon de «Cliona» in onze richting morse-seinen uit te zenden. Ik kon bedoelde seinen niet ontcijferen wegens de grote snelheid waarmee zij uitgezonden werden.

De «Cliona» zwaaide daarop rond, liep overstuur van ons door en bleef gestopt liggen even aan stuurboord van recht vooruit op circa 300 m afstand. Zieende dat er gevaar voor aanvaring bestond heb ik, zelf aan 't roer staande, koers WSW gewijzigd naar SW. Toen de steven van de «Cliona» ongeveer midscheeps dwars aan onze SB-zijde was, heeft het Ierse wachtschip ons aangestoten waarop het dadelijk volle kracht achteruit sloeg. Onze stuurboordverschansing en de berghoutgang werden midscheeps ingedrukt. Daarop heb ik korre laten winden terwijl het schip ter plaatse bleef liggen. Tijdens het winden heb ik aan de hand van kompaspeilingen onze positie vastgesteld. Het bestek was : Vuurtoren Mine Head, peilend in het W. ten N., afstand 4 mijl, Vuurtoren Dungarvan peilend in het NW ten N. afstand 5,5 mijl, hetzij 52°00'N 7°26'W.

Nadat mijn korre gewonden was zijn een luitenant en een marinier van de «Cliona» bij ons aan boord gekomen. Zij verklaarden mij dat ik schuldig werd bevonden van vissen in de Ierse territoriale wateren en dat wij zouden opgeleid worden naar Waterford. Op de kaart wees ik de officier mijn positie aan doch die beweerde niettemin dat ik mij binnen de Ierse wateren bevond. Hij verklaarde mij dat de Ierse wateren, sinds een dekreet van december 1957, zich op die plaats uitstrekken tot drie zee-mijlen zeewaarts van een basislijn getrokken tussen een positie 1,6 mijl N.t.E. van Mine Head en de positie van Bunmahon Head. Het feit dat ik daar geen kennis van had veranderde niets aan de zaak. Met een wacht aan boord werden wij, geescorteerd door de «Cliona», opgebracht naar Waterford waar wij om 18 u. aankwamen.

's Anderendaags diende ik er voor de rechtbank te verschijnen. Bij kortgeding werd ik schuldig bevonden aan schending van de Ierse territoriale wateren.

De uitspraak van de rechtbank luidde : £ 25 boete en de verbeurdverklaring van de vangst en het vistuig.

De vangst, bestaande uit circa 100 bennen varia-vis werd gelost door plaatselijke vislossers. Het vistuig werd terug afgekocht voor een bedrag van £ 100.

Tot daar de schipper.

De O.187 vaarde zaterdagochtend van 17 januari terug uit en daar door de aangerichte schade water werd gemaakt, moest Oostende aangedaan worden, wat de dinsdagmorgen gebeurde.

## WERD DE O.187 OP ONWETTELIJKE WIJZE OPGELEID ?

Geen enkel Belgische visser werd door de Belgische bevoegde maritieme overheid er tot op heden van ingelicht dat de Ierse territoriale wateren zouden uitgebreid zijn.

Volgens de Ieren dateert dit besluit sedert december 1957 en zou het van toepassing zijn sedert juli 1958.

Niemand van onze vissers en plaatselijke maritieme overheid weet daar iets vanaf.

Moet die visser dan onschuldig veroordeeld worden en de reder beroofd van een vangst en van zijn netten ?

We stellen de vraag.

## MAG DE KUSTWACHTER ZONDER WETTELIJK VOORGESCHREVEN LICHTEN VAREN !

Wat meer is. Uit het verslag van de schipper blijkt duidelijk dat de kustwachter vaarde zonder lichten.

Dit is naar onze bescheiden mening en voor zover we bevoegd zijn in deze aangelegenheid, in strijd met de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van aanvaring op Zee, waaruit blijkt dat het insgelijks aan een Visserijwachtschip verboden is vaart te lopen zonder de reglementaire lichten te voeren.

## WIE IS VERANTWOORDELIJK VOOR DE SCHADE ?

Is dit zo, dan stelt zich onmiddellijk de vraag in hoeverre het Iers visserijwachtschip verantwoordelijk dient gesteld voor de veroorzaakte averij tijdens het praaieren van de O.187. De O.187 lag aan de korre.

Het visserijwachtschip voer de reglementaire lichten niet en heeft tijdens het praaieren van de O.187

zulke onverantwoordelijke manoeuvres uitgevoerd, dat ze een groot gevaar betekenden voor beide vaartuigen en hun zinken voor gevolg hadden kunnen hebben.

De O.178 heeft immers meer dan 10 duizend frank schade opgelopen. Met een kompaspeiling ?

## WAS DE O.187 IN KUSTWATEREN ?

Als we de positie van het schip nagaan, dan dient erkend dat dit vaartuig er zich buiten bevond.

We stellen de vraag : Hoe werd ten andere die positie bepaald ?

## BESLUIT

Uit al wat voorafgaat menen we dat er alle reden bestaat om hier te spreken van machtsmisbruik ten opzichte van een weerloze schipper en dat zulks niet alleen als ongeoorloofd maar als ongewettigd dient bestempeld.

## KLACHT

Door de reder werd langs zijn beroepsvereniging bij de Belgische Maritieme Autoriteiten klacht neergelegd, waaruit zal dienen opgemaakt te worden :

1. — Sedert wanneer de Ierse territoriale wateren gewijzigd werden ?

2. — Of de Belgische autoriteiten daarvan in kennis werden gesteld.

3. — Indien ja, op welke wijze dit ter kennis werd gebracht van de belanghebbende zeelieden.

4. — Indien niet, wat de Belgische bevoegde overheden schikken te doen om deze zaak bij de Ierse overheid aanhangig te maken en zo deze de klacht afwijst, de zaak voor de bevoegde Internationale gerechtelijke instanties te brengen.

5. — Of het aan een visserijwachtschip toegelaten is zonder de regelmatig voorgeschreven lichten te voeren zoals bepaald door de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaring op zee.

6. — Wie, al die omstandigheden in acht nemend, verantwoordelijk is voor de door de reder en vissers geleden schade :

a) aan het vaartuig ;

b) door het verbeurdverklaren der netten en de vangst.

c) door het economisch verlies gevolg van de nodige duur voor de herstellingen.

d) door het tijdverlies gevolg van dit niet gewettigd aanhouden, ondergaan.

Wij zien met belangstelling naar het gevolg welke men aan deze klacht zal geven en hopen alleen maar dat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bij hoogdringendheid het geval zal behandelen in afwachting dat eventueel nadere inlichtingen in Ierland ingenomen worden.

P. Vandenberghe.

## LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

### VAN TREINTARIEVEN, BENELUX EN ANDERE PERIKELEN

Het gebeurt soms dat ge een of ander berichtje leest en aan de kant legt met het oog op later. Het gebeurt meer zelden dat verschillende berichtjes kunnen samengevoegd worden tot één. Het is dan als in het liedje: hoe rijmt men dat te saan?

Onlangs tekende ik in het tijdschrift «Benelux» een tweetal stukjes aan, ingezonden brieven van verontwaardigde... Nederlanders die de Expo bezocht hadden en, na een dag roodsenteren aan de grens te Roosendaal verplicht waren af te stappen en met paspoort en bagage in hand door de controle te lopen. Het is al veel pijnlijker voor een Belg die van Nederland terugkomt geen beetje van het goede dat in Nederland zoveel goedkoper verkocht wordt dan bij ons: drank, sigaren, boter en wat weet ik al meer, niet te mogen neemen naar onze Nederlandse kolonie...

Een andere lezer — weer een Nederlander — tekende verontwaardigd aan dat het reizen per trein in België zo duur was in verhouding tot Nederland. Inderdaad, lieve vriend Beneluxer, zo is het, en ondanks dit prijsverschil en nog veel andere, moeten onze nijverheden de zoveel goedkopere produkten uit Nederland op onze markt dulden. Dat prijsverschil maakt immers de Benelux voor U allen zo licht om dragen en intussen heb ik moeten vaststellen dat — ondanks de belofte van jaren geleden door onze regering afgelegd dat de kostprijzen tussen België en Nederland wel op hetzelfde peil zouden komen — dat de treintarieven een paar dagen geleden opnieuw zijn opgeslagen.

Bijgevolg zal het reizen voor de Nederlanders (en voor ons, arme Belgen) wat duurder uitvallen in ons land, terwijl daarentegen, dank zij deze opslag de Nederlandse produkten opnieuw goedkoper zullen uitvallen.

### JONGE NIJVERHEDEN

De tragische ramp te Zichen-Zussen Bolder is bijna volledig uit de aktualiteit verdwenen. Er is heel wat drukinkt aan deze tragische ramp gebruikt en toen ze nog in de aktualiteit stond gingen er verschillende stemmen op.

Stemmen voor meer veiligheid voor de arbeiders in de mergelgroten, maar men vertelt er bij dat deze jonge paddestoelennijverheid nog niet bij machte is om grote financiële kosten te dragen.

Daarop antwoorden enkele bladen: dan is het aan de Staat om deze jonge industrie financieel te steunen, liever dan dit bedrijf dat aan een paar honderd arbeiders arbeid en brood verschaft, te verplichten stil te leggen.

Ik geloof dat de pers zich maar al te gemakkelijk en te vlug laat ontroeren door dramatische gebeurtenissen. Niet dat het bij mij op komt om de ramp te minimaliseren, noch om deze nijverheid alle mogelijkheden tot ontwikkeling te laten ontzeggen. Maar we komen altijd terug naar het hemdjetje dat nader is dan het rokske.

Aan de visserij, die ook moeilijke tijden doormaakt en welke zoveel meer arbeid en brood verschaft aan duizenden, legt men — uit veiligheidsoverwegingen — een nieuw reglement op in verband met de veiligheid, dat ook een flinke stuiver aan de reders zal kosten. Het is nog bij niemand opgekomen om de Staat te verplichten deze kosten te dragen, of te helpen dragen.

Er zal wel meer geschreven en gewenst worden over Zichen-Zussen-Bolder dan er zal gedaan worden, dat was ook het geval met de ramp te Marcinelle...

### BEZORGDHEID STAAT IN RECHTSTREEKSE VERHOUDING TOT AKTUALITEIT

Als vervolg op het voorgaande, denk ik nog eens terug aan wat een tiental jaren geleden in de visserij gebeurde.

De O.305 was vermist en later als definitief verloren opgegeven. Men miek de overheid het verwijt, bij uitblijven van berichten van vaartuigen niet onmiddellijk met alle mogelijke middelen ter beschikking — vliegtuig en helikopter — het verdwenen schip op te zoeken.

Het moest dan enkele dagen later gebeuren dat een kustvisserstvaartuig uit Oostende niet binnengelopen was met de vloot 's avonds. Schipper en bemanning lagen te Kales en vonden het er blijkbaar zodanig goed dat ze thuis vergaten te verwilligen en nog een paar dagen langer bleven dan voorzien.

Toen was de Overheid pas ongerust en deed overall navraag, ja zelfs vliegtuigen werden klaar gehouden om het vermiste schip op te zoeken en men zou van alles gedaan hebben. Om die mensenlevens te redden — misschien ook wel — maar vooral om alle mogelijke kritiek te vermijden dat er niets gedaan geweest is.

Ik heb sindsdien van geen enkele dergelijke officiële ongerustheid meer gehoord.

### WHISKY GALORE

Wie het boek «Whisky Calero» van Compton Mackenzie gelezen heeft of de gelijknamige film gezien, die enkele jaren na de bevrijding vertoond werd, zal plezier beleven aan het berichtje dat ik deze maand las in het blad: Wandelaar-Sur l'Eau.

Voor het ogenblik wordt door een bergingsmaatschappij de vracht van de bark: Scottisch Prince, die in 1887 verging bij Southport Beach, gelicht.

Een groot gedeelte van de vracht bestond uit kisten met flessen whisky. Het is te begrijpen dat de berging onder grote belangstelling geschiedt en dat het water aan veel kenners uit de mond loopt. In Engeland heeft de whisky zeer zelden de gelegenheid om 72 jaar oud te worden, de beste whiskykelder is de zee, zou men zeggen.

### REKLAME NU EN ALTIJD

In Nedreland is het verenigingsleven minstens zo bloeiend als bij ons in Vlaanderen, waar in Nederland zijn de verenigingen veel ernstiger, of dragen minstens een ern-

## Teken des tijds

De Z.490 van Snauwaert Leon, welke destijds gebouwd werd door tussenkomst van Technivox van Victor Depaep, wordt op 2 februari a.s. openbaar verkocht, na overladen te zijn met schulden.

Nog andere staaltjes, gevolg van het avontuur: bouwen zonder centen

Zoals we vroeger reeds schreven, werd er drie en vier jaar geleden door allerlei vissers en anderen een schip van 1,5 à 2 miljoen gebouwd met 200.000 F kapitaal.

Allerlei avonturiers jaagden de vissers op en zoals we toen schreven: de gevolgen doen zich nu gevoelen.

Het ene faillissement zal het andere volgen met als slachtoffers niet de eigenaars van die schepen, maar de leveranciers.

Veel wordt nu in de bevoegde middelen gesproken en gediscussieerd omtrent de wijze waarop men uit het slop zal geraken. De minister wil een geste doen en zou in de begroting tien miljoen wil en voorzien om de toestand te helpen gezond maken. Maar wat kan men met tien miljoen frank aanvangen?

Vergelijk dit met de 400 miljoen voor de landbouw en het dubbel

voor de kolenmijnen.

En dan zeggen we: arme visserij wat hebt gij aan het land misdaan om zo triestig behandeld te worden!

En ware het daarmee al. Hoe zal dit bedrag aangewend worden? Moet elkeen er van genieten?

Moet het gebruikt worden om een prijzenregeling tot stand te brengen of moet het eenvoudig dienen om elkeen een aalmoes te geven volgens de tonnaat van zijn schip en de ongezonde economische toestanden zoals ze nu bestaan te laten voortduren?

Velen zullen geroepen zijn om hun woordje te plaatsen, weinigen echter zullen het kunnen doen zonder afstand te doen van de gedachte: wat zal er van die kleine koek voor mij zijn.

De Hogere Overheid wordt onder-tussen voorgelicht door een stel ambtenaars waarvan op een paar mensen ter plaatse na, niemand in dit departement iets voelt voor de nijverheid, en bekwam is de nijverheid uit het slop te brengen waarin het nu vernesteld zit.

Maar hoe?

V.

## Is de Oostendse vissershaven een ligplaats voor te verkopen schepen

We hebben in dit blad reeds verscheidene malen gewezen op de werkelijk onaannemelijke toestand

welke ter vissershaven heerst voor wat de ligging der schepen betreft.

De reden waarom de schepen langs de H. Baelskade komen liggen, is het laden en zich gereed maken om naar zee te gaan.

Sedert maanden wordt door de beroepsmiddelen en de leverende firma's geklaagd over het gebrek aan plaats en op het feit dat vaartuigen van in failliet verklaarde reders of die uit de vaart getrokken zijn, daar de plaats innemen van andere welke varen.

De direktie van de vissershaven schijnt geen beslissing te durven nemen om deze reders te verplichten ze naar een ligplaats in het tweede nieuw handelsdok of in de vaart te gaan leggen op Sas-Slijkens.

Wij vragen ons af waarom al dit getreuzel omdat de ene of andere belanghebbende begrijpelijker wijze tracht daar te blijven liggen.

Waarom is er een reglement van de politie der scheepvaart voor de havens der Belgische Kust?

Een wat minder schipperende houding zou hier zoveel moeilijkheden en averijen uit de weg kunnen ruimen.

De vroegere schepen van de Vissershaven bekommerde zich weinig om die haven.

Hopen we dat de huidige schepen aan al dat getreuzel en gebrek aan daadwerkelijk ingrijpen ten voordele van alle reders en nijveraars een einde zal stellen.

# Visserijfolklore

(VERVOLG)

Moderne schlagers die voorbijvliegen met de tijd worden ook aan boord en aan wal gezongen door onze vissers, deze moderne schlagers zijn een verschijnsel van onze tijd. Ik schreef haast een «commerciële» verschijnsel, als men denkt op de duizenden liederen die geproduceerd worden door beroepsfabrikanten van schlagers en op miljoenen fonoplaten verspreid langs radio en jukeboks. Maar ook onze vroegere liedjeszangers die hun tekstbladen verkochten op markten en in café chantants deden het om den brode.

Hierbij moet ik dan nog laten opmerken dat, zoals het altijd geweest is en steeds zal zijn, de meeste mensen wel van zingen houden, maar hoogstens hier en daar enkele woorden en een stukje melodie van de liederen onthouden. Er zijn er steeds geweest en er zullen er altijd blijven die meer liedjes kunnen zingen dan de anderen, die bekend staan als goede zangers en dan bij verschillende gelegenheden hun repertorium afdraaien. Dat bij dergelijke volkszangers en zangers de oude liedjes over de zee en de visserij nog schering en inslag zijn, is voor mij toch een bewijs dat ze nog altijd «levend» zijn en vooral : door onze mensen naar waarde geschat. Ik heb nog nooit een volkszanger zien «kwelen» of «kraaien» van Jezabel of dergelijke moderne import-nonsens.

Veel van de liederen die ik heb kunnen verzamelen zijn enkel tijdsdocumenten en voorbijgevlogen — ofschoon niet zo snel — als de moderne schlager. Ze werden echter met veel liefde opgetekend en verzameld in de goede hoop dat er onder de vele tientallen een of een paar mochten zijn die — evenals sommige oude liederen, wel waard zouden zijn bewaard te blijven.

Tenslotte kan ik, voor de liefhebbers van «shanties» — ter aanvulling van de dokumentatie opgegeven door dhr Debrock, nog volgende (goedkope) werkjes aangeven :

1. FRANKIE AND JOHNNIE — Bantam reeks Nr 123 dat, benevens een tiental zeelieder en uit de Verenigde Staten, een uitstekende bibliografie aangeeft en een reeks fonoplaten met de in het boek opgetekende liederen.
2. KNURRHAHN is een verzameling Duitse «seemannslieder und shanties» (Musikverlag Hans Sikorski — Hamburg) waarvan vele Engels-Duits zijn.

Als fonoplaten kan ik opgeven :

1. SEEMANSLIEDER UND SHANTIES, gezongen door Kiel-Holtenauer Lotsenchor : Knorrhahn.
2. SEA SONGS and SHANTIES gezongen door Burl Ives met de Ralph Hunter Singers.
3. LIEDEREN VAN DE ZEE, gezongen door het Salamander Koor met orkest o.l.v. Francis Bay (Philips : 428.145 PE) brengt ons zes oud-vlaamse zeelieder en : Daar was laatst een meisje loos, Al die willen ter Kapren varen, Heer, in uwen Name, Alle die willen naar Island gaan, Al van den drogen haring en Island, gij bedroefde kust.

(VERVOLG)

## DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID IN GROOT-BRITTANNIE

(Vervolg)

Verse vis vindt een andere weg naar het publiek langs een specifieke Engelse instelling : «the fish and chips shops» of, zoals men ze noemt in de vishandel : de vishandel : de visbraderijen. Deze winkels zijn feitelijk kleine cafe-restaurants welke gespecialiseerd zijn in de bereiding van gebraden vis met gebakken aardappelreepjes.

Vis en fritten worden over het algemeen warm verkocht in kleine pakjes en in het huis zelf opgegeven, soms ook eet men ze op straat. Er bestaan naar schatting ongeveer 20.000 visbraderijen welke voor het merendeel slechts één persoon te werk stellen, maar die minstens 30% van de totale aanvoer aan bodemvis opslorpen. Een groot gedeelte van de vis bestemd voor de braderijen wordt in de havens gefilleterd.

De viskleinhandel en de uitbaters van visbraderijen hebben hun eigen nationale verenigingen.

### 11. AARD VAN DE NIJVERHEID

Het valt voor de buitenstaander misschien meest op dat de Engelse vishandel een groot aantal onafhankelijke ondernemingen telt welke in alle sektoren van de nijverheid bedrijvig zijn en dat er slechts een uiterst gering aantal grote zaken zijn die over een verticale organisatie beschikken : vaartuigen, plaatsen bestemd voor de verkoop en de behandeling van vis en winkels voor de verkoop in het klein.

Zelfs in het Engelse gedeelte van de bodemvisnijverheid is de handelsintegratie over 't algemeen niet volledig. Hoewel nochtans deze opname van produktiemiddelen, verkoop in het groot en verwerking zich in deze tak ontwikkelt en deze ontwikkeling wordt naar voor gebracht door het feit dat rederijen en vishandel verwaane nijverheden bezitten of controleren (herstelwerkhuizen, handel in visserijbenodigdheden, ijsfabrieken, fabrieken van levertraan, enz.). Behalve in de grote Engelse havens is deze opnemings, zelfs gedeeltelijk, zeer weinig gevorderd en — over 't algemeen — is het grootste gedeelte der visserijnijverheid zo verspreid op handelsgebied als zij op technisch gebied in categorieën kunnen verdeeld worden.

Een uitvoerige studie van de economische en industriële geschiedenis ware nodig om een uitleg te zoeken voor deze toestand, maar deze draait zonder twijfel rond de schommelingen van de aanvoer en het zeer bederfelijke karakter van de vis, waarvoor in de eerste plaats een soepele organisatie nodig is welke zeer moeilijk kan verwezenlijkt worden in een vereniging welke tevens voortbrenger en verdeler is. De tegenwoordige handelsnuthating is het resultaat van het missen van de inspanningen die tot hiertoe gedaan werden om de verkoop van vis op de kaai te vervangen door een praktische en aanvaardbare oplossing.

Men moet niet denken dat de openbare afslag een volstrekt vrije markt betekent : het vrije spel van

het prijzenmechanisme werd aanzienlijk gewijzigd door pogingen die werden gedaan om de prijzen te stabiliseren en aan de vissers een voldoende loon te waarborgen.

Buiten de financiële tussenkomst van de Staat, welke verder zal uitgezet worden, is het de gewoonte in de vishandel dat de reders minimumprijzen vaststellen en dat, wanneer deze prijzen niet bereikt werden, de vis verzonden wordt naar de vismeelfabrieken. In het haringbedrijf is het stelsel voor het vestigen der prijzen nog meer uitgebreid.

Maar, hoewel het stelsel van verkoop in de havens op dergelijke wijze werd vervormd, laat nog niets vooruit zien dat dit verkoopsysteem volledig zal vervangen worden. Zolang de verkoop aldus blijft doorgaan, zullen de betrekkingen tussen reders en vishandelaars blijven zoals ze nu zijn : een belangrijk punt voor de ganse nijverheid.

De lezer werd er reeds van verwittigd dat deze korte studie over de visserijnijverheid vooral gekenmerkt wordt door zijn beknoptheid. Het blijkt echter voldoende uit wat vooraf gaat dat er grote verschillen bestaan tussen : treilvisserij, haringvisserij en kustvisserij; tussen en kleinhandel; tussen grote en klei produktie, groothandel, verwerking en kleinhandel; tussen grote en kleine havens en vooral tussen Engeland, het land van Wales en Schotland.

Wanneer deze nijverheid zo ingewikkeld is, zal het de lezer zeker niet meer verwonderen dat het regeringsapparaat dat zich met de visserij bezig houdt eveneens ver van eenvoudig is.

### HOOFDSTUK II

#### Inrichting van de staatsdiensten voor de visserijnijverheid

##### 1. STRUKTUUR VAN DE OPBENARE DIENSTEN IN GROOT-BRITTANNIE

Drie groepen overheidsdiensten houden zich bezig met de openbare diensten in Engeland. De uitvoerende machten van de centrale regering worden uitgeoefend door de kleine groepministers die in het Parlement zetelen en de dagelijkse regering vormen.

De meeste ministers hebben administratieve functies : elke minister de dergelijke functies heeft bestuurt een of meerdere departementen en is verantwoordelijk tegenover het Parlement voor alle maatregelen door deze departementen getroffen. Op lokaal gebied is Groot-Brittannië onderverdeeld in een zeer groot aantal administratieve ondergebieden, binnen dewelke een of meerdere verkozen raden een zeer uitgebreide gamma van machten bezit.

(VERVOLGT)

## Nieuws uit IJmuiden en Nederland

### VISSERIJ- DESKUNDIGE VOOR FAO NAAR PANAMA

Toen door de F.A.O. gezocht werd naar een visserijdeskundige om het moeilijke probleem tot oplossing te brengen of het verantwoord was de Pacific-visserijvloot van Panama uit te breiden, is een beroep door deze organisatie gedaan op de IJmuidense visserijbioloog, drs. L.K. Boerema, bioloog bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek. Dhr Boerema heeft grote praktische ervaring opgedaan op de Noordzee bij de onderzoeken in verband met de problemen der overbevissing.

De Panamese vissersvloot vangt voornamelijk een groot soort garnalen, Dhr Boerema zal gedurende één jaar het onderzoek in Panama leiden. Hij is inmiddels naar Panama-city vertrokken.

### VISSERIJSNIPPERS

— **VERKOCHT.** De IJmuidense rederij J. de Waal heeft de kottet «De Twee Gebroeders» IJM 3 verkocht aan de Katwijkse schipper-eigenaar W. de Mol. Het scheepje is herdoopt in «Vijf Gezusters» KW 53.

— **BELANGSTELLING.** In het visserijlaboratorium te IJmuiden heeft drs. M. Roessingh zaterdagavond een lezing gehouden over de industrievisserij. De belangstelling was groot. Dit in tegenstelling tot de belangstelling voor de avonden, die in vorige jaren door de Visserijinspektie en de Redersvereniging in een zaal te IJmuiden werden gehouden. Drs. Roessingh heeft toegezegd binnenkort een tweede voordracht te houden.

### TRAWLER VOOR IJMUIDEN

Voor de IJmuidense rederij F.J. F. Ernst zal binnenkort een nieuwe trawler, een schip van dertig

meter lengte, in de vaart komen. Deze nieuwe eenheid, de «Protinus» IJM154 is tewatergelaten bij de scheepsbouwwerf De Industrie te Alphen aan de Rijn. De hoofdafmetingen zijn: lengte 30,50 m, breedte 6,50 m en holte 3,40 m. In de motorkamer wordt een 7 cilinder dieselmotor met een aantal pk. van 385 geplaatst. Het schip zal over een kant worden dichtgebouwd zodat de bemanning over een tamelijk ruime akkommodatie zal beschikken.

### GERINGE HARINGVANGST EN DE OORZAKEN DAARVAN

Onderzoekingen door biologen van verschillende landen hebben uitgewezen, dat de haringstammen in de zuidelijke Noordzee en in het Kanaal in de naoorlogse jaren veranderingen hebben ondergaan. Een en ander is een gevolg van de steeds toenemende jaarlijkse verliezen. Als oorzaak van de verliezen onder deze voor de Nederlandse vissers zo belangrijke haringgroep wordt vooral gedacht aan de toename van de bevissingsintensiteit. Voorts wordt gemeld dat de vangsten uit een steeds kleiner aantal jaarklassen blijkt te bestaan. De mogelijkheid mag echter niet worden buitengesloten, dat ook wijzigingen in het migratiepatroon tot afnemende vangsten van oudere haringen hebben bijgedragen. Een faktor, die de ongunstige uitkomsten van de laatste jaren heeft versterkt, is de vertraging van de groei van de haring.

Uit het internationale onderzoek door de biologen naar de invloed van de Deens-Duitse industrievisserij op jonge haring mag de voorlopige konklusie worden getrokken dat deze visserij op zijn hoogst in beperkte mate verantwoordelijk kan worden geacht voor de recente daling van de haringvangsten in de Noordzee en in het Kanaal.

## Brief uit Yerseke

YERSEKE Nr 725 Yerseke 17-1-59

### OESTERVERZENDING DECEMBER

De optimisten kregen gelijk. De verstreken maand was wat aantal betreft, best. Zelfs het in z'n geheel zoveel betere seizoen 56-57 gaf voor december een cijfer minder dan hetgeen nu werd verzonden. Maar laat ons de in ons bezit zijnde cijfers liever laten spreken. In Nederland werden geplaatst, 328.207 stuks; in december 1957, 302.991; België nu 5.566.911, vorig jaar 5.312.627; Engeland nu 220.150, toen 608.500; Duitsland nu 282.107, toen 221.222; Frankrijk nu 528.750, toen 243.450 en diverse landen namen nu 130.870 en toen 102.614 stuks af. In totaal nu 7.056.995, vorig jaar 6.263.450 en in december 1956 6.759.848 stuks. Ten opzichte van vorig jaar dus een vooruitgang van ruim drie kwart miljoen en nog heel wat meer bijna 100 duizend dan in het zoveel betere jaar 1956. Het is naar het schijnt bijna 30 jaar geleden dat de december-verzending

de 7 miljoen overschreed. Toen hadden we een verzending van 36 miljoen stuks per seizoen, ruim anderhalf maal meer, dan de laatste jaren. Zo bekeken maakt het nu behaalde december-cijfer een nog veel betere indruk. Indien het nu in dezelfde mate meer hoop en moed voor de toekomst wekt, is ons dunkens al heel wat gewonnen. Dit wat de consumptie-oesters betreft. Over zaaioester-handel of verkoop hoorden we nog niets wat niet wil zeggen, dat er niets kan gebeurd zijn maar we hebben zo de indruk, dat er nog niet veel te melden valt van dat front. De zaaioester-kwekers zijn voornemens van het Produktschap te verzoeken een commissie van belanghebbenden naar Frankrijk te zenden om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn voor de verkoop van zaaioesters. Dit is van groot belang voor de Zeeuwse kwekers.

### EN DE MOSSELS ?

Zoals velen weten, worden reeds lang grote kwanta Deense en Duitse mosselen ingevoerd. De reden hiervan is de te kleine voorraad

## PROPAGANDAVERENIGING VOOR VIS

### Uitslagen van de propagandalesen voor visverbruik gegeven door de lesgeefster gedurende de maand december 1958

- 2 december 10 uur — St. Anna Instituut, Milsenstraat, 21 Mechelen
- Manier van bereiken: trein en autobus.  
Inrichting van het lokaal: goed.  
Begrip en belangstelling: veel.  
Aantal deelnemers: 23.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Enkele leerlingen kenden visbereidingen; enkele nuttige vragen.  
Economisch gebied: Goed verzorgde viswinkels.
- 3 december 13.30 uur — L.O.F.C. Brugelette.
- Deze les kon niet plaats grijpen: de reden hiervan was het treinongeval Brussel - Doornik (11.05 u. uit Brussel Zuid).
- 4 december 10 uur - Instituut du Bon Pasteur, Rue du Séminaire, Namur, C6.
- Manier van bereiken: trein.  
Inrichting van het lokaal: bevredigend.  
Begrip en belangstelling: veel.  
Aantal deelnemers: 45.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Zeer veel belangstelling, nieuwe stof, geen contact met de leerlingen.  
Economisch gebied: Viswinkels.
- 5 december Beroepsschool Nieuwe Beggaardenstraat, 5, Mechelen. C3.
- Vispakket was niet aangekomen, toen ik mij aanmeldde om 8.30 u. De bestuurster van de school was zeer ontevreden en de toegang tot de school werd mij geweigerd. Nochtans stelde ik voor even geduld te nemen om dan later het pakket in ontvangst te nemen, doch de directrice bleef bij haar standpunt en de les zou nooit plaats grijpen.
- 10 dec. 10 u. - Huishoudschool, Fr. de Mérodestraat, 41, Mechelen.
- Manier van bereiken: trein, zeer gemakkelijk.  
Inrichting van het lokaal: zeer goed.  
Begrip en belangstelling: zeer veel.  
Aantal deelnemers: 32.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Zeer praktische vragen.  
Economisch gebied: Verzorgde viswinkels.
- 11 december 13.30 u. - L.O.F.C. Wannebecq.
- Manier van bereiken: trein tot Papignies, dan te voet (45 min.) moeilijk.  
Inrichting van lokaal: goed.  
Begrip en belangstelling: zeer veel.  
Aantal deelnemers: 22.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Zeer tevreden over de aangeleerde visbereidingen, weten weinig over vis en bereidingen.  
Economisch gebied: Geen verse vis te verkrijgen.
- 12 dec. 9.30 u. - Meisjesschool, te Putte (grens) 4e graad.
- Manier van bereiken: trein en tram.  
Inrichtingen van het lokaal: redelijk.  
Begrip en belangstelling: weinig.  
Aantal deelnemers: 24.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Geen belangstelling, kennen geen vissoorten, noch bereidingen, zeer jonge kinderen.  
Economisch gebied: Een paar viswinkels.
- 16 dec. 9.30 u. - Beroepsschool, Kapelstraat, 17, Broechem C3.
- Manier van bereiken: trein en autobus.  
Inrichting van het lokaal: goed.  
Begrip en belangstelling: veel.  
Aantal deelnemers: 19.  
Beroepsschool, Kapelstraat.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Druk gesprek na de les.  
Economisch gebied: Geen verse vis te verkrijgen, soms leurder.
- 17 dec. 13.30 u. L.O.F.C. - Attre.
- Manier van bereiken: trein, weinig verbindingen.  
Inrichting van het lokaal: goed.  
Begrip en belangstelling: weinig.  
Aantal deelnemers: 8.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Geen reaktie, geen belangstelling.  
Economisch gebied: Geen verse vis te verkrijgen.
- 18 dec. 14.45 u. - Landbouwhuishoudschool, Stationstraat, 151, Mischeibeke C5C1D.
- Manier van bereiken: trein, weinig verbindingen.  
Inrichting van het lokaal: zeer goed.  
Begrip en belangstelling: zeer veel.  
Aantal deelnemers: 45.
- UITSLAG:
- Pedagogisch gebied: Veel praktische vragen.  
Economisch gebied: Soms leurder.

bruikbare mossels in Nederland. Toch is dit een doorn in het oog der kwekers, die niets liever zouden zien dan eerst alles geschikt en ongeschikt opruimen tegen de wensen van de gehele handel voor werd ingevoerd. Ingegeven door de vrees voor de terugkomst naar de Nederlandse wateren van de beruchte parasiet als gevolg van die invoer werd door de Bruinisser kwekers op stoppen van invoer aangedrongen.

# Belg. Ned. Visserij Almanak voor 1959

Op 15 december verscheen de Belgische-Nederlandse Visserij Almanak voor 1959. Dit boekwerk omvat dit jaar meer dan 800 bladzijden en is in Belgische en Nederlandse visserij-middens een onmisbare gids.

Elk jaar wordt deze uitgave totaal uitverkocht. Hij is verkrijgbaar mits storting van het bedrag van 180 F en 6 F voor verzendingskosten op PCR 4189.87 van S. Bollinne, St Jorisstraat 18, Oostende.

## WAAR VERDER VERKRIJGBAAR ?

Hulp in Nood, H. Baelskaai 27, Oostende.

Hand in Hand, H. Baelskaai 27, Oostende.

Hand in Hand, Bestuursgebouw Vismijn Zeebrugge.

OVA, Vismijn Oostende.

Frans Timmerman, Kaai, Nieuwpoort.

## IN NEDERLAND

Fa H. Zwart, verdeler, IJmuiden

Fa Erasmus, Breskens

Fa Van Beelen, IJmuiden

IJmuider Stores, IJmuiden

Agentuur en Handelsmij, Trawlerkade, IJmuiden

Handelsvereniging «IJmuiden», Roodenberg en Zn,

2e Havenstraat, IJmuiden

Fa Dirk Plug, Trawlerkade 42, IJmuiden

IJmuider Stores, Scheveningen

Boekhandel Nautilus, 62, Dr Lelykade, Scheveningen

Van der Toorn, 192, Dr Lelykade, Scheveningen

Fa de Jong, 1, Tijnstraat, Katwijk-aan-Zee

# «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 Bouwisico.

(4356V)

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### BELGIE

2/21(T) Lombardsijde — Zee-  
waartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/13/1959.

Gedurende de weken van 19 tot en met 31 januari 1959 zullen alleen op donderdag 22, vrijdag 23 en donderdag 29 en vrijdag 30 januari 1959 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

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

De schikkingen van B.a.Z. 1/12/59 zijn van kracht.

(S.S.A.M. Nieuwpoort 12-1-59 — H.29112).

2/22 Schelde. — Ketelplaat. —  
Wrak motorbinnenschip «Susmar».

Positie : 51°17'32"N 4°18'34"E.  
Het wrak van het motorbinnenschip «Susmar» erd gelicht en tegen de linker oever gezet.

De ter dekking uitgelegde groene wraklichtboei werd vervangen door zwarte lichtboei Nr 97».

B.a.Z. 26/164(T)-1958 vervalt.  
(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Antwerpse Zeediensten 30/12/58 — H. 29057)

«Positie : 51°13'56.5N 4°23'57".5E.

Ter dekking van het wrak van het binnenschip «Amelie» gezonken ter rede van Antwerpen dwars van afstand 28A werd een groene wrak lichtboei met bolvormig topteken, tonende een groen onderbroken licht uitgelegd 100m uit de kaai in diepte van 140dm.

Op het wrak werd minstens 28dm (K.D. water gevonden). (Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Antwerpse Zeediensten 13/1/59 H.29122)

DRINGENDE BERICHTEN (DBZ)  
van kracht op 14/1/59.

4. Westhinder - Vlissingen route.  
— Positie : 51°22'30"N 3°06'00"E.  
Lichtboei «A.2» verdreven 3 kabels 090°.

Voor Uw MAZOUT  
EEN ADRES

Coöperatieve

S.C.A.P.

Telefoon 729.51

Levering ten huize met kwantiteiten van minstens 1.000 liter.

7580N

Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van schepen  
N.V.

BELIARD-CRIGTON & C°

(11)

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

VOOR DE  
FEESTDAGEN

DE HOGE GISTING

«SPECIALE  
CAP-ALE»  
MERCHTEM

en

«TRAPPIST  
BERNARDYNE»  
ABDY  
BORNEM  
Onovertroffen  
smaak !

Verhoogt  
de stemming !

7585N-2030V-540W

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

# IJS

WORDT GELEVERD DOOR

# Froid Industriel

Telefoon : 71.791

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 :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.06 - 17.30.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

Tel. 23.33.93

Telegram : Leoneessel Luik



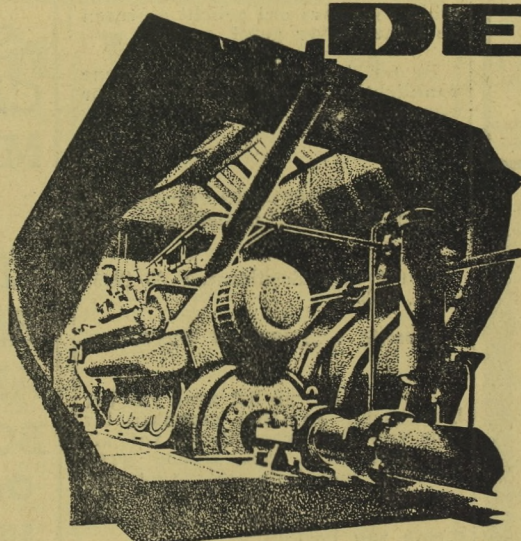
Korrespondenten in : Hamburg, Londen, Parijs,  
New-York, Rotterdam, enz...

185V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



# DEUTZ

*Diesel-*  
**SCHEEPS-  
MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE