



Het VISSERIJBLAD



«EL KAHIRA»
VERLIET OOSTENDSE HAVEN

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen

N.V.

BELIARD-CRIGHTON & Co

(11)

**ADVERTEERT
IN HET VISSERIJBLAD,
UW VAKBLAD!**

KLEINE AANKONDIGINGEN

2) Motorvissersvaartuig in hout
gebouwd in 1943, voorzien van een
motor Deutz van 130 pk van 1956.
Geschat 1.400.000 F. Te verkopen
voor 750.000 F. 2051V

* Aanbieding van een collectie
nieuwe trawlnetten tegen voorde-
lige prijzen. Brieven onder nr
2068V.

* Te koop : 0.145, ouderdom :
1942. Motor GM. Kracht 40 pk.
Z.w. Franciscusstraat 2 Oostende.
2067V

* Gevraagd mede-eigenaar in
vaartuig 300 PK. Gebeurlijk schip-
per of motorist. Zeer voordelige
voorwaarden. Adres bur. blad on-
der nr 2060V.

* Te koop : allerhande redding-
tuig voor plezierboten, reddinggor-
dels en boeien, kurk, vlaggen anker-
bellen alsook 2 scheepsloggen, als
nieuw. Z. w. A. De Vos, Oester-
bankstraat 18 Oostende.
7860V-2076V

* Te koop : 1) Motorvissersvaar-
tuig in hout gebouwd in 1942, 30
Br. T. Motor AWA 120 pk van 1942.
Geschat 1.200.000 F. Verkoop prijs
600.000 F. 2050V

n.v. AGENTUUR en
HANDEL
Maatschappij

IJMUUDEN
Telefoon 4527
Voor alle vissersbehoeften
81

WENST TE KOPEN :
EEN TWEEHANDS WINCH vr
GARNAALVAARTUIG
Offertes zenden aan «Hand in
Hand» te Zeebrugge. 2077V

VISWINKEL
gelegen langs de kust
OVER TE LATEN
Gans modern geïnstalleerd
en van materiaal voorzien.
Klanteel verzekerd.
Voor alle inlichtingen zich
wenden bureel blad onder nr
2078V

Wegens sterfgeval
CAMION - HANOMAG
FRIGOWAGEN 1.100 kg
Uitstekende staat.
44.000 km.
ENIG AANBOD
met koelinstallatie.
Inlichtingen bureel blad.
2070V

Studie van Notaris
Jan-B. de GHELDERE
te Heist-aan-Zee

ENIGE ZITDAG VOOR
TOEWIJZING

Op DINSDAG 12 MEI 1959,
om 15 uur stipt te Zeebrugge, in
het café gehouden door de heer
Alfons Casier, Werfkaai, van :

SCHUILHAVEN ZEEBRUGGE

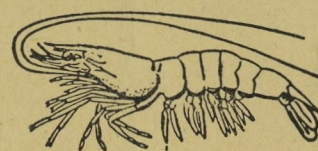
HOUTEN

MOTORVISSERSVAARTUIG

Z.432

bouwjaar 1922, Z.432; bruto 19,45
zeeton; netto 5,87 zeeton; lengte
13,22 m; breedte 4,54 m; motor
Deutz 70 PK; bouwjaar 1936, als-
mede inventaris.

Sleutels te bekomen bij Alfons
Casier te Zeebrugge, Werfkaai.
2074V



FIRMA

R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 540.06

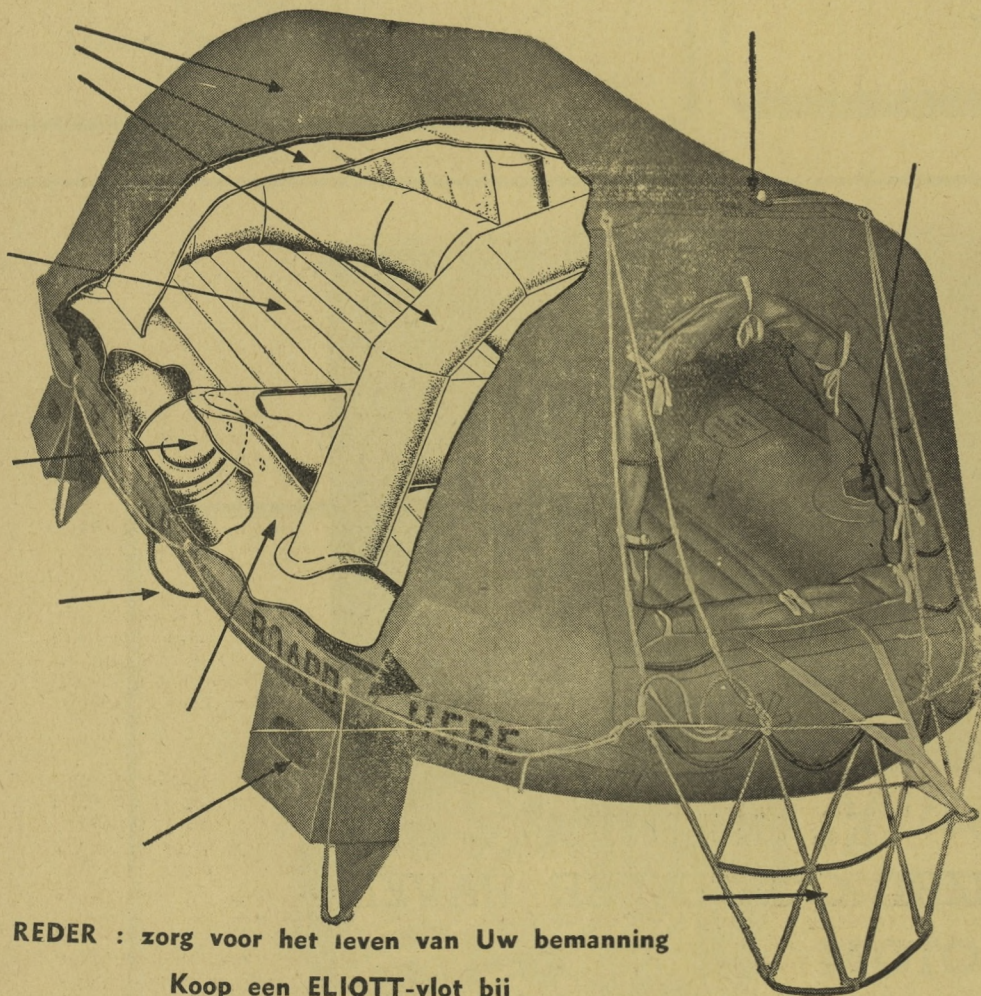
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

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

Het VISSERIJBLAD

REDACIE 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.

zal de ganse visserij op 22 mei in staking gaan ?

Wat Baten 144 miljoen voor de bouw van schepen die met de visserij ten gronde zullen gaan ?

Heden woensdagvoormiddag vergaderde te 11 u. de beheerraad van het Verbond der Belgische Zeevisserij om de rampzalige toestand van de visserij bij hoogdringendheid te bespreken als gevolg van de zware slagen welke alle reders deze week opnieuw krijgen en de uiterst lage prijzen welke thans voor verse vis genoteerd worden.

Besloten werd per hoogdringendheid de minister over het onhoudbare van die toestand in te lichten en erop te wijzen dat, zo tegen 22 mei geen effectieve maatregelen genomen worden, het ganse bedrijf en al zijn nevenbedrijven zal stilgelegd worden.

Men is in rederskringen zo ver gedreven, dat men tot alles in staat is, daar de toestand veel erger is dan ooit te voren en niemand besef schijnt te hebben van de droeve werkelijkheid.

Geen enkele reder kan zijn schulden, herstellingen en leveringen nog betalen. Alle leveranciers moeten geweldige verliezen lijden : allerlei materiaal en vistuig kost 10 t.h. hoger dan verleden jaar.

De vis wordt aan spotprijzen in de mijn verkocht om 24 uur later dezelfde vis meer dan drie en vierdubbel te zien verkopen.

De regering heeft gemeend een krediet van 144 miljoen F te moeten uittrekken aan een interest van 1 ten honderd om een paar grote rederijen toe te laten de verre visserij te gaan beoefenen nu IJsland verloren is. Heeft men er echter reeds aan gedacht dat in de huidige omstandigheden het die rederijen, noch geen enkel ander ooit zal mogelijk zijn hun krediet van 85 ten honderd in 15 jaar af te lossen.

In visserijkringen is men van oordeel, dat een onmiddellijke krachtdadige visserijpolitiek onder leiding van een bevoegd ambtenaar alleen nog redding kan brengen.

Verder werd heden besloten dat de beheerraden der bonden zaterdag zouden samen komen om een eensgezinde actie op touw te zetten.

Een algemene vergadering zal zaterdag te 15 uur op het Stadhuis van Oostende, te 17 u. op het stadhuis van Nieuwpoort en zondagmorgen te 11 u. op het Stadhuis van Heist plaats hebben.

Besloten werd :

1. Bij de stad Oostende en Zeebrugge aan te dringen opdat de tweede kwaliteitsvis uit de markt zou genomen worden en niet meer zou mogen verkocht worden.

2. Dat tegen alle reders van vaartuigen van 150 pk en meer, die hun vangsten niet opgeven of op tien procent onvolledig, een stedelijk maatregel zou genomen worden, waarbij ze slechts veel later dan de andere zouden mogen verkopen. Alle vangsten zouden minstens 48 uur vooraf aan de bevoegde overheid moeten bekend gemaakt worden, en die het niet kan moet de hulp van anderen inroepen die het voor hen moeten doen.

3. Een taks per kg op de ingevoerde vis te eisen en deze taks slechts terug te geven voor het kwantum vis in verse of in verwerkte vorm uitgevoerd.

4. Voor al de kredieten een uitstel van betaling te vragen en deze op 15 jaar terug te brengen aan een interest welke dezelfde moet zijn als deze nu voor het bouwen van vier grote treilers bekomen.

5. De opvangregeling ten laatste op 1 juni te doen ingang vinden en zo daartoe op 22 mei geen afdoende verzekering is gegeven, een algehele LOCK-OUT uit te roepen.

Hopen we voor de reders dat ze eensgezind zullen optreden en dat ook zij de aan hen opgelegde voorwaarden stipt zullen volgen.

Jaarverslag van het Verbond der Belgische Zeevisserij 1958

UITBATING en KOSTEN

Bleven de kostprijzen van de normale uitrustingsstukken ongeveer gelijk, de **gasolieprijz steeg** onrustwekkend.

Na de Suezcrisis einde 1957 waarbij de gasolieprijz op 2,30 F kwam, normaliseerde de prijs zich tot 1,75 F op 17 februari 1958. Sinds 19 juli echter trad een stijging in die op 9 februari reeds 1,99 F de liter bereikte. Op het ogenblik dat dit verslag verschijnt is de prijs 1,91 F.

De post motorbrandstof is een der zwaarste van de uitbating (ongeveer 25 pct), zodat de minste verhoging van de gasolieprijz gevoelig drukt op de uitbating.

Ook de **sociale bijdrage** werd in de loop van 1958 verhoogd: het basisloon waarop deze berekend wordt, onafgezien van het feit of dit loon uitbetaald werd of niet, werd vermeerderd van 200 naar 240 F, of met 20 pct. De sociale bijdragen komen met ongeveer 3 pct tussen in de totale uitbatingskosten van de vaartuigen, zodat ook hier, vooral dan voor de kleinste categorie vaartuigen, een gevoelige verhoging ontstond.

Uit het «Verslag over het boekhoudkundig onderzoek over de Zeevisserij», uitgaande van de Zeevisserijdienst, leren we dat voor de meeste categorieën vaartuigen de **toestand** in 1958 **verslecht** is tegenover 1957.

« Wat onmiddellijk opvalt, is de gevoelige verdere verslechting van de toestand der kleine visserij. Ook de grote kustvaartuigen hebben nu hun voordelige positie verloren. « De toestand der schepen van 240 pk is eveneens nog verslecht.

Verder lezen we in hetzelfde verslag:

« Alles samen kon voorzien worden dat de meerderheid « der schepen er niet in gelukte om voldoende op te brengen « voor de afschrijvingen en de interesten van het geïnvesteerde « kapitaal op voldoende wijze te dekken. Deze die daarenboven « een bevredigende netto-winst opleverden zullen wel de minderheid vormen.

Tot daar het verslag dat zoveel te meer overtuigingskracht bezit omdat het door een officiële dienst opgemaakt is.

Is het dan te verwonderen dat in het afgelopen jaar talrijke reders nog met grote moeite het jaar konden doormaken, dat de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid van talrijke vaartuigen niet meer de verschuldigde jaardodingen kan ontvangen en zelf nog met moeite de interesten van het ontleende kapitaal ontvangt?

Dat de schulden tegenover de leveranciers en verwante nijverheden, die in 1957 al een record bereikt hadden, nog altijd oplopen, staat vast.

We kunnen gerust de woorden van een volksvertegenwoordiger, onlangs in het parlement uitgesproken, aanhalen, namelijk dat: «er op dit ogenblik vissers-reders zijn die alleen nog hoop hebben, niet op een wonderbare visvangst, noch op een uitzonderlijke stijging der visprijzen. Neen, ze hopen alleen nog op een ramp met hun schip. Zover zijn wij gekomen.»

VLOOT en BEMANNING

In 1958 gingen zes vaartuigen door schipbreuk verloren. Gelukkig zijn hierbij geen mensenlevens te betreuren geweest. Acht vaartuigen werden bovendien van de lijst der vaartuigen geschrapt.

In hetzelfde jaar kwamen acht nieuwe eenheden in de vaart.

Opmerkelijk is dat de 2 kleinste scheepsklassen geleidelijk verminderen in aantal. Van 269 vaartuigen der klasse minder dan 80 PK in 1945 zijn er thans nog 127. Van 82 vaartuigen der klasse 80/119 PK in 1956, zijn er nu nog 71.

Vergelijken we de ouderdom der rompen en motoren, dan stellen we vast dat de **veroudering van de vloot** nog steeds toeneemt en dit voor alle categorieën vaartuigen.

Dit is een rechstreeks gevolg van de crisis die we doorlopen en die de reders niet meer in staat stelt tot modernisatie of tot vervanging over te gaan, noch nieuwe rederijen aanmoedigt het bedrijf aan te vatten.

Op 31 december 1958 waren er 2.310 vissers, waarvan er 1.752 aangemonsterd waren. Dit betekent een vermindering van het varend personeel tegenover 1957, toen er 2.376 vissers waren, waarvan er 1.818 aangemonsterd waren. (cijfers van het Bestuur van het Zeewezen).

Wanneer we het beschikbaar personeel over de laatste jaren vergelijken stellen we volgende vast:

	1958	1957	1956	1955
1. Dekpersoneel:				
Schippers	480	492	486	470
Ondergeschikten	1346	1370	1283	1319
2. Machine				
Motoristen-machinisten	482	457	461	447
Ondergeschikten	52	57	51	55

Hierbij stellen we een niet te onderschatten vermindering vast van motoristen.

Wat het aantal scheepsjongens betreft, hebben we hiervoor de jaarverslagen over de evolutie van de vissersvloot van het Bestuur van het Zeewezen gedurende de laatste jaren overlopen. We komen hierbij tot de volgende vaststellingen, wanneer we het aantal gemonsterde vissers van minder dan 18 jaar beschouwen:

1958 gemonsterd: 171 tekort: 186
1957 gemonsterd: 185 tekort: 178
1956 gemonsterd: 151 tekort: 218
1955 gemonsterd: 149 tekort: 220
1954 gemonsterd: 155 tekort: 208
1953 gemonsterd: 134 tekort: 209
1952 gemonsterd: 168 tekort: 191
1951 gemonsterd: 138 tekort: 249

De toegekende premie aan schepesleerjongens en reders heeft beslist een gunstige invloed gehad op de aanwerving van jonge krachten in het bedrijf.

INVOER en UITVOER

Wanneer we de totale invoercijfers bekijken, stellen we een vermeerdering vast van 9.821 Ton in 1957 naar 11.593 Ton in 1958, of ongeveer 15 pct. De **invoer** uit Denemarken **nam toe** met 35 pct, uit Nederland eveneens met 30 pct, uit West-Duitsland met 10 pct, Noorwegen eveneens met 10 pct.

Bij ontleding van de invoercijfers stellen we vast dat de **invoer voor industriële doeleinden** verduurzamen of diepvries van 1.632 Ton gestegen is tot 3.043 Ton of **bijna verdubbeld**. Het gebrek aan voldoende en ernstige controle is hiervan de oorzaak want het lijdt geen twijfel dat een aanzienlijk gedeelte van deze invoer in de verse handel terecht komt.

Herhaalde malen werd op deze toestand gewezen, niet alleen van rederszijde, doch ook van de zijde van de vishandel. De verantwoordelijke Ministeries hebben tot nog toe geen enkele beslissing genomen.

Wat de **uitvoer** betreft, ook deze steeg aanzienlijk: van 6.526 Ton in 1957 tot 8.897 Ton in 1958. Vooral Frankrijk nam veel meer af dan het vorig jaar 2.246 Ton in 1957 naar 4.055 Ton in 1958. De verhoging van de uitvoer naar Nederland was gering: 1.602 Ton (1957) tegen 1.778 Ton in 1958, tegenover de invoer: 4.129 (1957) en 5.459 (1958). Hiermede wordt opnieuw bewezen dat Nederland het grootste voordeel haalt uit de visserij-overeenkomst in Beneluxverband. Wanneer we hierbij dan vaststellen dat de aanvoer in Nederland 1958 tegenover 1957 in Nederland slechts lichtjes toenam: 174.172 T (1957) tegen 178.612 (1958) enkel voor rondvis, platvis en haringachtigen, kunnen we hier spoedig vaststellen dat er wel wat vis van «niet-Nederlandse» herkomst als Nederlandse vis naar België werd gezonden. Dergelijke praktijken zijn ten andere niet vreemd bij onze Beneluxpartners en worden oogluikend door de Nederlandse administratie toegelaten.

(Zie vervolg toekomstige week)

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

V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort op zaterdag 9 mei van 15 tot 17 uur in de vismijn.



OLIFANTEN WORDEN ALTIJD KLEINER GETEKEND DAN IN WERKELIJKHEID, MAAR VLIEGEN ALTIJD GROTER.

(Jonatham Swift)

Ons visserijwachtschip op IJsland

In aansluiting op de berichten die in de pers verschenen zijn in verband met de aanwezigheid van ons visserijwachtschip de «Van Haverbeke» op IJsland, kregen we opmerkingen te horen van schippers van Belgische vissersvaartuigen.

Het bericht als zou een Belgisch vissersvaartuig, onder de bescherming van de «Van Haverbeke» binnen de verboden zone gevist hebben en op 24 uren tijd 750 bennen vis binnengehaald hebben, wordt formeel tegengesproken.

De «Van Haverbeke» was nergens te zien en een radiofonische

V.O.Z.O.R.

De HH. aangesloten leden van de Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico worden uitgenodigd op de Algemene jaarlijkse vergadering die zal gehouden worden op 15 mei 1959, te 11 uur, in de vergaderzaal van de Compagnie Maritime Belge te Antwerpen, Meir, 1, 2de verdieping.

DAGORDE

1. Verslag van de Raad van Beheer;
2. Verslag van de heer Commissaris;
3. Goedkeuring van de balans van het dienstjaar 1958 en van de likwidatie-staten van de bijzondere dienstjaren «Casco 1939-1946» en «Goederen 1939-1946»;
4. Ontlasting aan de heren Beheerders en Commissaris;
5. Verscheidene.

Voorzitter van de Raad van Beheer
F. GOOD

De aangesloten leden die wensen de vergadering bij te wonen, worden verzocht zich te gedragen volgens artikel 18, par. 2 der Statuten luidend als volgt :

«Indien de aangeslotenen rechts- personen zijn, kunnen zij door hun behoorlijk daartoe gemachtigde beheerders, bestuurders of zaakvoerders vertegenwoordigd worden».

7874N

oproep van een vaartuig aan de wachtboot waarin gevraagd werd of de Belgische vissers op de bescherming van het wachtschip kon rekenen, moest tot driemaal herhaald worden, telkens was het antwoord van de wachtboot : schipper wij kunnen u niet verstaan...

In dezelfde periode had een Belgisch vissersvaartuig een zieke aan boord, hij werd echter verzorgd door de dokter van het Engelse wachtschip dat in de nabijheid was.

En dan, vertelt onze woordvoerder, te moeten zien dat op enkele mijl afstand — binnen de 12 mijlgrens — de Engelse vissers gehele pakken vis binnenzetten onder de bescherming van hun visserijwachtboten, terwijl wij het moesten stellen met schrale vangsten, buiten de zone, ondanks de tegenwoordigheid van ons wachtschip.

Tot hier de informatie die we rechtstreeks vernamen uit de mond van vissers die op IJsland waren, toen onze wachtboot zijn IJslandkruistocht uitvoerde.

TOUWWERK EN GAREN VAN 15% VERHOOGD

In vier maanden tijd zijn de verkoopprijzen van touwwerk, garen en weiers van 15 pct verhoogd.

Inderdaad, einde november werd een eerste verhoging van 5 pct genoteerd en thans werden de prijzen opnieuw met 10 pct verhoogd.

Deze verhoging op een ogenblik dat de visserij een zo'n catastrofale toestand kent, is ver van aanmoedigend te noemen en het zou ons niet verwonderen moesten de reders er gezamenlijk het bijltje bij neerleggen.

Ondertussen zagen we zaterdag 80 kg levend verse wijting van twee dagen oud aan één frank per kg verkopen en twee bennen schar van hetzelfde kustvissersvaartuig voor 200 F. t' zij aan twee frank per kilo.

Alleen zij die er voor op zee moeten zwalpen en de eigenaars van schepen, beseffen wat de povere vrucht van hun arbeid opbrengt.

IN DE PROVINCIERAAD VAN WEST-VLAANDEREN :

De kritieke toestand van de zeevisserij

Donderdag 23 april kwam de provincieraad van West-Vlaanderen bijeen. De Heer de Gheldere, provincieraadslid en burgemeester van Heist kwam tussen ten voordele van de Zeevisserij. Hij wees op de kritieke toestand van het bedrijf en vroeg dat de provincie een toelage zou stemmen om de visserij toe te laten zichzelf uit de nood te helpen.

In zijn antwoord wees de Heer Smissaert er op dat in de zitting van oktober door de bestendige deputatie een ruime toelage voor de zeevisserij zal worden voorgesteld.

Verbond der Belgische Zeevisserij
V.Z.W.O.
Oostende

ALGEMENE LEDEN-VERGADERINGEN

Ter gelegenheid van het afsluiten van ons elfde werkingsjaar, heeft de Beheerraad besloten te Oostende, Nieuwpoort en Heist een algemene vergadering te houden voor alle leden.

Op deze vergaderingen zullen verscheidene belangrijke punten uiteengezet worden :

— wat heeft het Verbond der Belgische Zeevisserij voor U gedaan ?

— hoever staan we met de gezondmaking van het bedrijf ?

— de opvangregeling voor vis, sprot en garnaal.

Wij nodigen alle leden uit om deze bijeenkomsten zo talrijk mogelijk bij te wonen en wel :

voor OOSTENDE : op ZATERDAG 2 MEI te 3 UUR op het STADHUIS
voor NIEUWPOORT : op ZATERDAG 2 MEI te 5 UUR op het STADHUIS
voor HEIST-aan-ZEE : op ZONDAG 3 MEI te 11 UUR op het STADHUIS.

«S.C.A.P.» S.V.
27 H. Baelskaai Oostende
Handelsregister Oostende 15007

De buitengewone algemene vergadering wordt gehouden op vrijdag 15 mei 1959 om 14u30 te Oostende, Hôtel du Commerce, Vindictivelaan 19, met de volgende dagorde :

Wijziging der statuten

«S.C.A.P.» S.V.

27 H. Baelskaai Oostende
Handelsregister Oostende 15007

De Statutaire Algemene Vergadering wordt gehouden op Vrijdag 15 mei 1959 om 15 uur te Oostende, Hôtel du Commerce, Vindictivelaan 19, met de volgende dagorde :

1. Verslag van de Raad;
2. Verslag van het College der Kommissarissen;
3. Goedkeuring der Balans en Winst en Verliesrekening op 31 december 1958;
4. Ontlasting te geven aan de raadgevers;
5. Ontlasting te geven aan de Kommissarissen;
6. Vaststellen van de wedden der Kommissarissen;
7. Statutaire verkiezingen;
8. Verhoging van kapitaal;
9. Allerlei.

Hoever staat het met de opvangregeling ?

Maandagnamiddag werd het ontwerp van opvangregeling van vis, garnaal en sprot in de bedrijfsraad onder voorzitterschap van de heer Smissaert besproken.

Deze kwestie welke zeer belangrijk is wordt in een volgende zitting voortgezet.

Hopen we voor de reders allemaal dat er spoedig een oplossing kome, daar die toestand voor hen onhoudbaar wordt.

HOOGWATER TE OOSTENDE

	MEI			
1 vrij	08.06	42	01.59	7
	20.34	40	14.30	11
2 za	09.24	42	03.17	8
	21.47	41	15.48	11
3 ZO	10.30	44	04.31	7
	22.46	43	16.56	10
4 ma	11.22	45	05.31	6
	23.34	45	17.48	8
5 di	—	—	06.16	6
	12.04	46	18.30	7
6 wo	00.12	46	06.54	5
	12.38	47	19.08	6

— protesteren tegen voorstel van de heer Menu, vertegenwoordiger van de Cropsgroep, gedaan in de Vishavenkommissie, om aan de visleurdurs, niet beschikkend over een pakhuis, een parkeertaks op te leggen van 200 F.

IN DE KAMERZITING VAN 29-4-'59 BIJ DE
BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN
VERKEERSWEZEN

Volksvertegenwoordiger Dries CLAEYS over Zeevisserij en Nieuwbouw

Ik dank de Minister voor de beslissing welke in de Kabinetsraad van 10 april 11. werd genomen en waarbij ingevolge zijn voorstel een bijzonder krediet werd toegezegd voor de bouw van vier moderne trellers voor de diepzeevisserij.

Deze nieuwe aanwinsten zullen niet alleen een noodzakelijke vernieuwing en aanvulling van onze vissersvloot betekenen, maar met een ook nieuwe werkgelegenheid scheppen in een Oostendse scheepsbouwwerf, die haar arbeidsbezetting sedert een tweetal jaren zag verminderen van 800 tot 220 arbeiders.

Ik houd eraan U, Mijnheer de Minister, de oprechte dank te vertolken van alle arbeiders van die scheepswerf.

Wij menen er te moeten aan toevoegen dat wij hopen dat deze verregaande overheidstussenkomst, welke toegevoegd werd, niet verknoeid wordt door moeilijkheden die door private financiële zijde zouden opgeworpen worden.

In de laatste dagen had ik een langdurig gesprek met een vertegenwoordiger van een grote Griekse reder, die zich ook zal beginnen toeleggen op de uitbating van vissersschepen. De plannen welke momenteel voorbereid worden kunnen verdragende gevolgen hebben in de wereld van de visserij en de visserijsscheepsbouw.

De Minister van Verkeerswezen en deze van Landbouw zouden goed doen om samen met de Minister van Economische Zaken, die reeds op de hoogte werd gesteld, van dichtbij die nieuwe richting te volgen.

Heeft de diepzeevisserij een belangrijke hulp gekregen, die hulp is even, zo niet nog meer, noodzakelijk voor de kust- en middenslagvisserij.

Wanneer men het jaarverslag over de Visserijvloot, opgemaakt door Uw bestuur van Zeevezen overloopt, dan wordt men getroffen door de geringe aanbouw en vernieuwing van de kust- en middenslagvisserij.

In de klasse I, van de kustvisserij zijn er 127 schepen waarvan de romp de gemiddelde ouderdom heeft van 25 jaar.

In de klasse II, die ook nog tot de kustvisserij behoort, maar langere reizen aflegt, is de gemiddelde ouderdom enkele maanden minder dan 20 jaar.

In de klasse I, zijn de jongste schepen meer dan 14 jaar oud. Dit betekent dat sedert 1945 geen enkel schip meer van die klasse is bijgebouwd — 42 schepen in klasse I en 12 schepen in klasse II zijn meer dan 30 jaar oud ; 4 schepen zijn meer dan 40 jaar oud ; 1 schip is meer dan 50 jaar oud.

Het is ook in deze categorie dat men de oudste motoren vindt : 63 schepen van Klasse I alsmede 24 schepen van Klasse II hebben een motor van meer dan 15 jaar oud. 19 schepen van klasse I heb-

ben een motor die reeds meer dan 25 jaar draait.

Ik wil er hier op wijzen dat motoren die op zeeschepen draaien heel wat meer te lijden hebben dan motoren die op binnenschepen of op vaste grond draaien.

In de middenslagvisserij vinden wij 66 schepen van meer dan 25 jaar oud, 29 schepen met een motor die ouder is dan 25 jaar.

Ook in de middenslagvisserij vinden wij 10 schepen die meer dan 35 jaar oud zijn.

Als U weet welke verre reizen die schepen doen, welke zeeën zij bevaren, welke stormen zij zo vaak men — in welke moeilijke omstandigheden onze vissers hun brood moeten verdienen ; hoe hun uitvaart zo dikwijls een trotseren van storm- en doodgevaar betekent. Wanneer men reizen van 10-12 dagen met zulke schepen onderneemt, dan is een plots orkaan een urenlange gevecht met de dood ; dan beseft men, dat de schamele opbrengst van hun schepen voor een groot gedeelte wegvloeit naar onkosten voor reparatie, voor vernieuwing en onderhoud van oude schepen en motoren die meer mazout en olie verstoken dan motoren van jongere datum ; dan beseft men, dat wij een doelgerichte en doelmatige politiek van scheepsbouw moeten voeren.

Ik geloof niet dat wij een politiek moeten voeren van groot-scheepse uitbreiding van onze vissersvloot.

Wij mogen vanzelfsprekend de weg niet versperren aan flinke jonge vissers of vissersfamilies die dromen en betrachten van een eigen schip te kunnen voeren.

Maar de politiek van scheepsbouw zou nog meer uitgesproken moeten gericht zijn op vervanging met het oog op verbetering en modernisering.

Willen wij medehelpen om deze beproefde Westvlaamse bedrijfstak later levenskansen te geven, dan moeten wij haar de middelen, de mogelijkheden en de nodige prikkels of aanmoedigingen geven om de verouderde schepen te vervangen door nieuwe, moderne uitgeruste, sneller en minder onkosten vergende schepen.

Daarvan vertrekkend zou ik volgende suggesties willen doen :

1. Het blijkt dat in iedere scheepsklasse bepaalde types van schepen meer kans bieden van rendabiliteit dan andere. Zou het niet wenselijk zijn dat een standaard-type bepaald wordt voor verschillende categorieën van schepen ? Zou hier niet een degelijke samenwerking moeten ontstaan tussen Ministerie van Landbouw en dit van Verkeerswezen ?

2. Zou er eenmaal een bepaald standaard-type genomen, geen bijkomende prikkel of aanmoediging moeten geschonken worden om het bouwen van dergelijke schepen in vervanging van huidige verouderde schepen te bevorderen ?

3. Zou de looptijd van het krediet niet van rechtswege op 15 jaar moeten gebracht worden voor schepen die in ons land gebouwd worden ?

Voorals wij rekening houden met de huidige moeilijkheden die de vissers ondervinden enerzijds en met de levensduur van de schepen anderzijds, zou de Minister niet in overweging kunnen nemen de huidige kontrakten te laten herzien en de termijn te verlengen ?

4. Kon men niet als regel voorstellen dat de rentevoet het laagst mogelijk zal genomen worden voor de bouw van schepen die verouderde moeten vervangen ? Een afbraakpremie zou zeker een hulp kunnen zijn, alhoewel zeer onvoldoende. Zij zou moeten aangevuld worden door een bouwpremie.

5. Wij behandelen nu in de Kamer-kommissie van Economische Zaken het wetsontwerp 163 betreffende de regionale economie. Volgens de beginselen van dit wetsontwerp kunnen naast de tussenkomst in de rentevoet ook belangrijke fiskale voordelen en zelfs belangrijke toelagen toegekend worden.

Uit de reactie van het ontwerp 163 blijkt overduidelijk dat de visserijnijverheid die over gans de Westvlaamse kust verspreid is, nooit kan in aanmerking komen voor de belangrijke voordelen die deze wet morgen aan alle andere nijverheden toekennen kan.

Zou er in ons land iemand durven weigeren aan de vissers wat aan alle andere nijverheden toegekend wordt. Zou men niet gerechtigd zijn voor deze categorie meer te vragen dan voor een eender welke andere nijverheid.

Zou het derhalve niet wenselijk zijn een hervorming en aanpassing van de wet van 23-8-1948 tot stand te brengen die zodanig zou zijn dat de visserij en de rederijen ten minste de kans en de mogelijkheid gegeven wordt om dezelfde stimulerende middelen te verwerven als alle andere nijverheden ?

Ziedaar Mijnheer de Minister, wat ik U wilde zeggen in verband met de vernieuwing en de modernisering van onze kust- en middenslagvisserijsschepen.

Een ander vraagstuk dat, na meer dan 14 jaar, nog altijd de zeevisserij blijft bedreigen, is dit van de Regie. Nog altijd is geen oplossing gevonden in de betwistingen tussen de Regie van het Zeewezen en de reders van vissersvaartuigen.

De huidige moeilijke toestand van het zeevisserijbedrijf rechtvaardigt uw tussenkomst, Mijnheer de Minister, om een snelle oplossing te bereiken.

Voor mij ligt hier het vonnis dat door een reder bekomen werd in deze aangelegenheid, vonnis dat 10 jaar blijven aanslepen heeft in eerste aanleg, en waarbij de staat veroordeeld werd om 145.000 F te betalen aan de betrokken reder. Het ergste van deze zaak is dat deze mensen, die nog aanzienlijke bedragen van de staat moeten ontvangen, thans in ernstige moeilijkheden zitten en dit geld meer dan ooit kunnen gebruiken. En zo zijn er een zestigtal reders-vissers langs de kust.

Ik vraag U Mijnheer de Minister, het nodige te willen doen om een spoedige oplossing te bekomen voor deze aangelegenheden die Regie van het Zeewezen betreffende.

U sedert tal van jaren kennende, weet ik dat U ten eerste medevoelt met alle mensen die strijden moeten om hun bestaan.

Ik spreek hier als vertegenwoordiger van het volk van Oostende. Mijnheer de Minister, de naam Oostende zegt U iets, zegt U zeer veel. Gij hebt er in Uw jongere jaren een figuur ontmoet die op Uw verdere leven een beslissende invloed heeft gehad. Daarom wekt de naam Oostende steeds dankbare gevoelens in U op.

Wees ervan overtuigd dat Uw beleid inzake visserijsscheepsbouw nu een beslissende betekenis zal hebben op de verdere levensmogelijkheden van de visserij van Oostende en heel onze Kust.

Mochten morgen niet alleen de diepzeevisserij, maar ook de middenslag- en de kustvisserij, de kleine man Mijnheer de Minister, met een dankbaar gevoel aan U denken.

Overwegingen bij een zeer slechte visweek

In het nummer van 23 januari gaven we, onder de titel : Vis- en Vleesdagen in 1959 een reeks beschouwingen over het visjaar 1959. Daarin schreven we letterlijk : « 1 mei, feest van de arbeid, valt op een vrijdag en verwacht mag worden dat die dag wel zal afgeschapt worden als visdag. — De week van O.L.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. »

Als we deze tekst herlezen en de visaanvoer deze week bekijken, moeten we beginnen te geloven dat onze reders niet lezen en dat diegenen die wel lezen, er niets van begrijpen.

We hebben deze week een der grootste aanvoeren van het jaar gekend, ondanks het feit dat we twee zeer slechte visweken mochten verwachten. Acht IJslanders en daarbij een reeks vaartuigen van de van de andere visgronden in één Noordzee en een verhoogde aanvoer week ! Dat de prijzen een gevoelige slag ondergingen en nog nooit zo laag waren, is treurig. Er is geen enkel vaartuig deze week dat geen

verlies geleden heeft en dan nog wel een gevoelige «rip».

Er was deze week een betrekkelijke aanvoer van makreel. Als we de verwachtingen zien van vorige week, was er geen enkel vaartuig dat een aanvoer makreel had opgegeven. Zelfs bij de gewone kopers van makreel had geen enkel reder de moeite gedaan te vertellen dat hij makreel zou aanvoeren. De fabrieken zijn bijgevolg verplicht geweest, teneinde normaal te kunnen doorwerken, makreel te kopen in Duitsland aan 5 F per kg, terwijl honderden bennen makreel op onze markt — die echter in het geheel niet aangekondigd zijn geweest — aan een spotprijs afgenomen werden.

Het is een buitengewone dure les geweest voor onze reders en vissers, les die ze niet zouden geleerd hebben, moesten ze gebruik gemaakt hebben van de voorlichting en de middelen die het Verbond der Belgische Zeevisserij te hunner beschikking stelt. Het is zeer spijtig dat dit moest gebeuren, vooral nu het in de visserij zo slecht gaat.

We durven echter hopen dat iedereen geleerd zal zijn voor de toekomst, en dat dergelijke katastrofen zich niet meer zullen voordoen.

GARDNER

MET EEN REDELIJKE LEVERTIJD
EINDELIJK WEER LEVERBAAR

MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat)

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

ANTWERPEN

Oostende

Marktoverzicht

Zeer grote aanvoer deze week waar er slechts zeer weinig nodig was. Immers de feestdag van 1 mei valt dit jaar op een vrijdag waardoor de vraag sterk verminderd. Van IJsland alleen werd reeds meer aangevoerd dan vorige week alles bijeen. Ook van de Noordzee en de Witte Bank werd meer vis binnengebracht zodat tenslotte 50 t.h. meer werd aangevoerd. De massale aanvoer van IJslandse vissoorten, voornamelijk kabeljauw en schelvis deed de prijzen tot een nooit gekend peil dalen, ondanks de grote hoeveelheden die door de diepvriesinstellingen en de zoute-rijen werden opgekocht. Tongen daalden zoals alle andere soorten gestadig in prijs. De fijne vis werd eveneens in belangrijk grotere hoeveelheid op de markt gebracht dan verleden week toen de prijs al zeer laag was. De enige van de aangebrachte soorten die de ganse week vlot werd afgenomen was kreeft. De IJslandvis die een redelijke hoeveelheid van deze soort konden lossen konden er dan ook

de schade mee beperken. De kwaliteit was de ganse week tamelijk goed, zelfs op de maandagmarkt was deze beter dan gewoonlijk. De vangsten van de verschillende visgronden waren niet erg groot, vooral van de Noordzee en van de Witte Bank. Door enkele Kanaalscheper konden nogal grote tongenvangsten gelost worden waardoor deze schepen nog een lonende reis maakten. De tongenvangsten van de Witte Bank waren doorgaans niet zeer groot en van deze visgrond werd dan ook geen enkele renderende reis gelukt. De bijvangsten van deze schepen waren zeer klein en werden bovendien spotgoedkoop verkocht. De West gaf enkele omvangrijke vangsten, de rog- en tongprijs was echter al te laag om er mooie opbrengsten uit te halen.

De totale aanvoer bedroeg 14.887 bennen vis, ongeveer 60.000 kg tong, 9.700 kg kreeftjes, ongeveer 18.000 kg makreel en werd aangevoerd door 69 vaartuigen.

Niet minder dan negen IJslanders, een zeldzaamheid, kwamen deze week hun vangst verkopen. Door de kleinste schepen werden in verhouding de grootste vangsten gelost en de beste resultaten geboekt. De grootste vaartuigen maakten de grootste verliezen en konden zelfs met het dubbele van de vangsten die ze aanvoerden nog geen lonende reis maken met dergelijke prijzen. De totale aanvoer van deze visgrond bedroeg 11.250 bennen vis en ongev. 9000 kg kreeftjes.

Door de Noordzeeschepen werden doorgaans kleine vangsten gelost die zeer goedkoop verkocht werden. Van lonende opbrengsten was hier bijgevolg geen sprake. Witte Kabeljauw kreeg geen 500 F de ben ook de moeiste kwaliteit niet. De andere soorten wedijverden als het ware om ter goedkoopst zodat het tenslotte zeer triestige uitslagen werden. De totale aanvoer bedroeg 1.600 bennen vis en ongeveer 18.000 kg makreel.

Meer Kanaalvis dan verleden week door 11 schepen aangevoerd. In totaal werd door deze schepen 745 bennen vis en ongeveer 17.000 kg tong aangebracht. Een paar zeer grote tongenvangsten. Alleen maandag een drietal lonende opbrengsten van deze visgrond al de andere waren veel te laag. De prijzen daalden van de eerste naar de laatste verkoopdag. Soldaten en wijting waren van de enige soorten die nog een nredelijke prijs kregen, al de rest was spotgoedkoop.

Ongeveer dubbel zoveel schepen van de Witte Bank als verleden week. Toch was het alleen de tongaanvoer die groter werd, de andere vis werd zelfs minder binnengebracht. Alle bijvangsten waren inderdaad zeer miniem. Dalende tongprijs op maandag- en dinsdagmarkt. Woensdag trad op het einde van de markt een lichte stijging in waardoor gemiddeld weer 30 F bereikt werd. Deze week was er echter geen enkele lonende opbrengst tussen de 25 die gemaakt werden. De totale aanvoer beliep 340 bennen vis en ongeveer 35.000 kg tongsortering.

Vijf schepen van de oost kwamen 230 bennen vis en 6.000 kg tong verkopen. Ook hiermee konden geen renderende uitslagen geboekt worden. Tenslotte werden van de West nog 630 bennen vis en 2.700 kg tong aangevoerd door 11 schepen. Wel mooie en redelijk grote vangsten, de besommingen lieten echter meestal te wensen over zoals voor de andere schepen.

	25-4-1959	27-4-1959	29-4-1959	29-4-1959	30-4-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	33,30-34,—	28,80-31,80	28,—31,20	27,40-31,—	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	33,60-35,80	30,—32,25	26,80-30,—	25,40-30,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	31,80-33,40	29,60-31,40	27,—30,40	27,—31,30	.....
Voor-kleine — Petite	30,—30,20	27,50-31,40	27,40-31,—	25,40-31,40	.....
Kleine tongen — Toute petite	25,—25,40	25,—26,20	23,—25,30	23,—25,70	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros		29,—31,—	20,—27,20	22,—27,60	.....
Middel — Moyenne	20,—	19,50-28,60	18,—20,—	21,—22,—	.....
Kleine — Petite		15,50-16,50	12,—15,—	12,—14,—	.....
Griet — Barbue					
Middel — Moyaen					
Kleine — Petit					
Schol — Plie		4,—	5,50	.....	.....
Grote iek — Grosse		5,20- 6,—	6,20	.....	.....
Kleine iek — Petite		6,— 6,40	6,20	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte		6,—	5,60	.....	.....
Platjes — Toute petite	2,20	1,80- 3,20	1,20- 1,80	2,20- 2,40	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros				3,— 4,—	.....
Middel — Moyaen					
Kleine — Petit			3,40- 3,80	2,80- 5,20	.....
Heek, grote — Merlu, gros			15,—	.....	.....
Middel — Moyaen					
Kleine — Petit					
Rog — Raie		2,80- 8,60	2,60- 6,80	3,60- 7,30	.....
Rode poon — Perlon		6,80	2,40- 6,50	6,—	.....
Grauwe poon — Grondin		3,— 3,20	1,50- 2,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud		7,—11,50	55,— 9,40	5,— 8,20	.....
Gullen — Petit cabillaud		3,40- 6,—	3,20- 7,30	2,80- 5,20	.....
Hozemondhamme — Baudroie		18,50-27,—	17,—19,50	19,—20,60	.....
Wijting — Merlan		5,— 6,80	2,80- 5,—	3,40- 5,60	.....
Schar — Limande					
Steenschol — Sole limande			4,40-16,20	8,20-15,80	.....
Zeehaai — Aiguillat		8,—10,—	6,— 7,—	8,—11,—	.....
Hondshaai — Roussette		7,50	5,— 5,80	6,40- 7,—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive			1,20- 2,40	1,60- 2,—	.....
Makreel — Maquereau					
Horsmakreel — Saurel					
Rode knorhaan		5,60-17,—	3,40-13,20	9,40-11,—	.....
Keilrog — Raie radiée		8,—12,—	7,—10,60	6,— 8,60	.....
Zeekreeft — Langoustine		11,70-29,70	12,—33,—	.....	.....
Schaat — Flotte		11,—	13,—14,—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.					
Lom — Brosme					
Kongeraal — Congre		3,80- 4,50	4,— 5,50	3,—3,60	.....
Leng — Lingue			3,80- 4,—	3,60- 4,40	.....
Schartong — Cardine				9,40	.....
Volle haring — Hareng					
IJle haring — Hareng guai					
Haringshaai — Latour					
Steenholk — Tacaud		2,20	1,90	2,— 2,40	.....
Heilbot — Flétan			26,—34,—	31,50-35,—	.....
Koolvis — Colin			4,30	3,— 4,40	.....
Steur — Esturgeon					
Zeewolf — Loup de Mer			5,60- 5,80	5,— 5,60	.....
Pollak — Lieu jaune			4,60- 7,60	.....	.....
Zonnevis — St Pierre			16,60	13,50	.....
Koningsvis					
Pilchard					
Hondstong — Plie cynoglosse					

Zaterdag 25 april

WITTE BANK

Z.199	10	10	1300	45.680
O.132	13	30	1500	56.175

Twee redelijke tongenvangsten van de Witte Bank. Zeer lage prijzen en onrenderende resultaten.

Maandag 27 april

IJSLAND

		Kreeften	
O.81	18	1800	414.850
O.217	18	700	3100
O.283	18	1150	1000

KANAAL

Z.405	14	100	2200	103.840
Z.581	16	70	3000	128.325
O.140	16	60	2000	84.080
O.156	13	80	2000	96.320
O.25	11	30	1100	36.890

WITTE BANK

Z.444	14	15	1800	59.870
O.281	15	20	1500	48.285
O.346	13	20	1600	56.850
Z.257	14	15	1200	43.030
O.276	16	30	1500	46.885
Z.419	15	5	1000	41.795
Z.546	155	10	1200	45.190

OOST

Z.547	11	100	700	53.400
Z.540	12	25	1500	57.535

WEST

O.77	8	40	—	17.755
O.148	5	40	300	28.470
O.185	8	80	700	45.525
O.532	5	60	—	20.900
N.762	8	100	500	554.245
N.716	3	20	—	4.340

Vooraf kabeljauw, schelvis en tong op de markt. Zeer lage prijzen voor bijna alle soorten. Onrenderende resultaten voor de meeste schepen.

Dinsdag 28 april

IJSLAND

		Kreeften	
O.285	19	1300	2100
O.269	18	850	300
O.88	19	1100	800
O.316	19	1650	—
O.294	19	1600	—

NOORDZEE

		Makreel	
O.331	20	200	4000
O.108	12	250	1500
O.326	12	150	3000

KANAAL

		Tongen	
O.82	15	50	1600
O.246	15	80	300

WITTE BANK

O.174	15	10	1200	36.620
O.204	16	10	2100	65.410
O.1002	14	10	1500	41.520
O.284	11	15	2200	62.100
O.165	12	15	900	27.110
O.345	11	15	800	21.310

OOST

N.715	10	15	1000	39.860
Z.520	10	50	1400	62.690
O.147	9	40	600	40.890

WEST

O.196	9	90	—	24.320
Z.408	7	120	200	31.450
N.211	4	30	300	24.800

Veel meer vis dan gisteren vooraf van IJsland. Nog lagere prijzen voor alle vissoorten. Erbarmelijke resultaten voor de meeste schepen.

Woensdag 29 april

IJSLAND

		Kreeften	
O.89	20	1100	2400

NOORDZEE

		Makreel	
O.237	13	250	—
Z.425	13	200	—
O.329	14	300	—
O.94	13	120	6000
O.247	12	130	900

KANAAL

O.244	11	80	200	33.360
O.223	14	100	300	47.870

O.160	1 1	75	1400	66.150
Z.542	15	60	1500	64.330
WEST				
N.819	7	30	500	32.110
O.267	6	20	200	13.140

WITTE BANK

Z.290	11	5	1000	27.890
O.127	11	5	1000	37.605
O.170	13	12	1300	47.600
O.279	13	5	1500	47.850
O.214	14	10	1500	54.190
O.153	14	5	1600	45.580

O.227	14	30	1000	41.680
Z.537	14	10	1300	51.735
O.193	14	10	1500	42.900
O.115	14	10	1500	53.210

Minder vis dan de vorige dagen, maar toch nog meer dan genoeg. De prijzen blijven voor alle soorten zeer laag. Tongsortering wordt iets beter verkocht dan de vorige dagen. Toch nog veel te lage opbrengsten die verre van renderend zijn.

NIEUWE FRANSE TONIJNVISSERIJ-EENHEDEN

Alhoewel de tonijn (behorende tot de makreel-familie) in alle Europese visserijwateren 's zomers voorkomt, is het vangen van deze gladde, rubberachtige vis met de halve-maan-staartvin toch een typisch Franse specialiteit.

De zomertoeristen kunnen ieder jaar regelmatig in de Oostendse vismijn meerdere «tonny's» (zo genoemd door de vissers) tussen de Noordzee-vangsten zien liggen, door een matroos in een speelse lui — zó voor de rariteit — met de lijn gevangen. Buiten de toeristen is er langs de kust niemand gek op !

De Franse tonijnvisserij is hoofdzakelijk gekoncentreerd op de kust van de Golf van Cascoigne, in de noordelijk gelegen Bretoense havens, o.a. Concarneau, Lorient, en bij de zuidelijke Baskische havens, lijk St. Jean de Luz. Sedert een viertal jaren evenwel schijnt de Frans-West-Afrikaanse haven Dakar van plan een voorname rol in de tonijnvisserij te willen spelen, want vertrokken van 2, zijn er nu reeds een kleine 90 eenheden die van daaruit de vangst bedrijven.

De Franse tonijnvloot is vrij groot (in 1942 600 à 700 eenheden) en bestaat hoofdzakelijk uit rasechte, als yawl getuigde zeilers, 18 à 20 m lang, in hout gebouwd en bemand door 7 à 8 koppen. Daaronder zijn ook motor- en stoomgedreven vaartuigen, die in de wintermaanden de sardine- en zelfs de treilvisserij beoefenen.

De beproefde vangapparatuur op deze eenheden bestaat uit twee, ongeveer 15 m-lange hengels, gesteund aan de voet van de voormast en schuin uitwaarts over de beide scheepszijden boven het water hangend. Iedere zwiepende hengel sleept 6 à 7 geaasde lijnen door het water, om de zich aan de oppervlakte voedende tonijn, te verschalken, dit aan een sleepsnelheid van 5 à 6 mijl/uur.

In tegenstelling met hun Franse collega's zijn de tonijnvissers van de Noord-Amerikaanse West-kust, groter en uitvoeriger uitgerust voor hun taak. De tonijn wordt er door een 10 à 15-koppige bemanning met een geaasde werphengel van op het achterschip, of een soort over het water hangend, klappaar platform, gevangen. Dergelijke eenheid wordt daar een «tuna-clipper» genoemd, is 25 à 40 m lang en volledig uit hout gebouwd. Het schip lijkt vrij goed op een hoogzeesleepboot met laag op het water liggend achterschip, en alle verblijven en lokalen in en op het voorschip verzameld. Zelfs de machinekamer, waar een krachtig en uitgebreid propulsie- en hulpapparaat opgesteld is, bevindt zich in het voorschip.

Brekend met de klassieke Franse opvatting worden momenteel voor rekening van Franse eigenaars op binnenlandse scheepswerven 3 gloednieuwe

tonijnvisserij-eenheden gebouwd, geïnspireerd op het Noord-Amerikaans ontwerp.

De Chantiers Navals de la Pallice bouwde voor rekening van de Pêcheries Industrielles Basques, de allereerste Franse eenheid, de «Balbaya».

Deze Franse versie van de U.S.A.-tuna-clipper is een sierlijke eenheid met de allures van een modern gestroomlijnd jacht. In tegenstelling met de meeste clippers die een sterk uitgesproken defensief voorschip vertonen, is het een enkeldekschip met breed open voordek, verkregen door sterk uitgespreide boegen.

De bovenbouwen zijn op de voorheft van het vaartuig gegroepeerd, aan de voorzijde sterk gerond en voorzien van grote vensters. Het uitgebreide navigatie-complex is door een ruime buitenbrug omringd, naar achter een groot botendek vormend voor de opstelling van twee werkbaten.

Van uit de schoorsteen achter de radiohut rijst een sterk hellende, gestroomlijnde voormast, bovenaan bekroond door een kraaiennest, het kenmerkende opsporingsmiddel van de Noord-Amerikaanse tunny-man. Achter op het botendek is een soortgelijke achtermast. Beiden zijn voorzien van een buitenladder.

De ruime en comfortabele verblijven voor de opvarenden zijn in en op het voorschip voorzien, evenals de machinekamer. De schroefas loopt onder het geïsoleerde visruim naar het achterschip. Op het lage achterdek is de enorme aastank, een typisch Amerikaanse uitvoering, opgesteld. Hierin wordt de aasvis voor de haken van de lijnen, bewaard.

De hoofdafmetingen van de «Balbaya» zijn:

Lengte over alles	36,25 m
Lengte op geladen waterlijn	33,00 m
Lengte tussen de loodlijnen	31,50 m
Breedte	8,20 m
Holte	4,40 m

Het vaartuig heeft een inhoud van 204 m³, terwijl de aastank een inhoud van 220 m³ heeft. De bunkermogelijkheid voor motorbrandstof bedraagt 72 m³ en deze voor drinkwater 21 m³.

De voortstuwingmachine in het vooronder is een snellopende dieselmotor van een recent marintype, een 4-takt-u woeing van M.G.O. welke een vermogen van 750 pk bij 1250 omw/min ontwikkelt. Dit vermogen geeft de «Balbaya» een geladen snelheid van 11,5 mijl/u. Daarnaast zijn nog 2 Poyaud-dieselmotoren generatoren van 207 pk ieder, die hun vermogen bij 1500 omw/min ontwikkelen. Dergelijke zware stoombronnen zijn nodig voor de voeding van de uitgebreide koel- en bewaarinstallatie's.

Ook de Chantiers de la Manche hebben een opdracht ontvangen voor de

bouw van 2 tonijnvisserij-eenheden, de «Gamb» en de «Casamance». Beiden worden gebouwd voor rekening van de Rederij Dhellennes te Concarneau. Ze zijn groter dan de «Balbaya» en meten:

Lengte over alles	42,50 m
Breedte	7,40 m
Holte	3,90 m
Waterverplaatsing	650 T

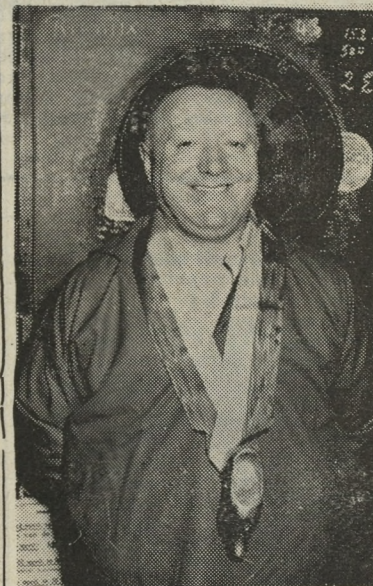
Beiden worden aangedreven door twee Poyaud-dieselmotoren van 350 pk aan 1250 omw/min. Het vermogen wordt via een keerkoppeling met reductie op een enkele schroefas overgebracht. De gekoelde visruimen hebben een capaciteit van 360 m³, de temperatuur kan op — 18° C gehouden worden.

ONS BLAD VOOR VOLGENDE WEEK

Daar het toekomstige donderdag O. H. Hemelvaart is, zal ons volgende nummer pas op vrijdag 8 mei van de pers komen, dus een dag later dan naar gewoonte. Onze lezers en korrespondenten gelieven hiermede rekening te houden. Gezien donderdag, wettelijke feestdag, geen postverdeling geschiedt, dient de kopij zo spoedig mogelijk verzonden.

Marktberichten van IJmuiden

Bij het ter pers gaan waren de marktberichten en prijzen van IJmuiden nog niet in ons bezit, zodat wij deze tot ons spijt pas volgende week zullen kunnen laten verschijnen. De lezers gelieven ons voor deze uitstel, die een gevolg is van een verdrag bij de postdiensten, te verontschuldigen.



Heden donderdag, te 20 u. 30 gaat in de zaal «Carnegie» het eerste «Kloeffebal» door, ingericht door de neringdoenders van het Visserskwartier. Verschillende personaliteiten zullen er tot ridder in de «Orde van de Kloeffe» geslagen worden. De grote promotor is natuurlijk de «Witten van de Kaai» Fernand Monteny, die we op onze foto zien, als Grootmeester Ferdinandus de Witte van deze nieuwe orde. (Foto Michael)

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
25-4	2	4.800	101.855			
27-4	23	251.400	1.998.120			
28-4	22	407.000	2.264.868			
29-4	22	164.950	1.226.778			
Tot.	69	828.150	5.591.621			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
22-4	45	2.103	65.968	27,—	37,—	31,36
22-4	34	1.478	51.916	32,—	41,—	35,12
23-4	32	1.180	39.379	30,—	37,—	33,37
24-4	35	1.692	59.371	31,—	38,—	35,08
25-4	34	1.597	52.531	28,—	40,—	32,89
27-4	32	1.346	46.289	31,—	38,—	34,39

VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
23-4	10	10.590	160.737			
27-4	18	25.295	226.370			
29-4	3	7.582	59.205			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
23-4	8	446	14.479	30,—	38,—	32,46
24-4	17	895	27.328	28,—	34,—	30,53
25-4	18	775	24.506	27,—	38,—	31,62
27-4	11	536	16.062	27,—	33,—	29,96
28-4	13	723	20.95	25,—	32,—	28,98
29-4	15	659	21.315	29,—	37,—	32,34

VIS ZEEBRUGGE						
23-4	14	13.960	218.210			
25-4	17	16.860	210.070			
27-4	26	40.330	433.510			
28-4	13	29.450	262.570			
29-4	11	21.700	296.350			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
23-4	6	422	15.588	32,—	40,—	...
24-4	15	664	25.275	35,—	40,—	...
25-4	19	1.284	44.485	26,—	45,—	...
27-4	11	680	23.526	32,—	37,—	...
28-4	15	1.099	31.402	26,—	32,—	...
29-4	18	1.209	35.107	27,—	32,—	...

IJSLAND

Maandag 27 april

Grote schelvis 4,60-5,80; middelmatige schelvis 3,60-5,20; kleine schelvis 4,20-6; kabeljauw 4,80-5,80; gullen 3,40-5,20; wijting 3,20-5; schaat 5,40-13,60; zeebaars 1,70-7; leng 4,20-4,60; schartong 10; heilbot 18,50-33; koolvis 3,60-4; hondstong 1,40-9,40; zeewolf 5,40; platen 10-11,40.

Dinsdag 28 april

Grote schelvis 3,60-6; middelmatige schelvis 3,60-5; kleine schelvis 3,60-5,40; kabeljauw 3,60-5,60; gullen 3,20-4,80; wijting 3,20-4,80; schaat 7,50-11,50; zeebaars 3,20-8,40; leng 3,80-4,20; schartong 7; heilbot 20,80-37; koolvis 3,20-4,20; hondstong 2-6,40; zeewolf 4,60-5,80; platen 9-9,50.

Woensdag 29 april

Grote schelvis 3,20-5,80; middelmatige schelvis 3-4; kleine schelvis 2,60; kabeljauw 4-4,40; gullen 3,20-3,80; wijting 2,60-3,50; zeebaars 3,80-7,50; leng 3,20; heilbot 18; koolvis 1,90; hondstong 2-5; zeewolf 3,20; platen 9,80.

GENT

VAN 18 TOT 24 APRIL

3/4 tongen 65-75; voorkleine tongen 55; middelmatige tarbot 55-60; kleine tarbot 42; kleine griet 40; grote iek 26-29; iek 3e slag 22; middelmatige schelvis 40; rog 40-50; kabeljauw 32-45; gullen 18-24; wijting 18; hondshaai 38-42; makreel 19-24; ijle haring 18-20; heilbot 75; koolvis 24-30; garnaal 60-80 F.

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	23-4	27-4	29-4
Bloktong — Sole moyenne	30-34	30-32	30
Fruittong — Sole 3/4	41-36	30-31	31
Schone kleine tong — Petite sole	42-41	34-33	32-33
Kleine tong — Toute petite sole	38-36	32-30	28-32
Grote tarbot — Turbot gros	34-28	25-26	25-28
Middelmat. tarbot — Turbot moyen	40	32	31
Varia — Divers	33-35	33-34	28
Griet — Barbue	21-24	25	...
Pieterman — Grande vive	26-30	17-15	16
Grote pladijs — Grosse plie	...	27	30
Middelmat. pladijs — Plie moyenne	10-11	4-6	4-5
Kleine pladijs — Petite plie	14-13	8-6	4-5
Deelvis — Portion	8-11	5-4	3-4
Kabeljauw — Cabillaud	...	...	...
Gul — Petit cabillaud	22	17	16-12
Keilrog — Raie radiée	17	12-9	12
Rog — Raie	...	11-9	7
Tilten	15-16	7-6	6
Scherpstaarten	12	4	4
Halve man	11-8	5-3	4-2
Grote wijting — Gros merlan	...	...	...
Kleine wijting — Petit merlan	7-9	8-6	5-4
Bot — Flet	3-4	3-2	1-3
Schar — Limande	...	1-2	...
Zeehaai — Aiguillat	14-11	11-6	10-5
Zeehond — Chien de mer	7	7	...
Robaard — Grondin rouge	8	5-6	5
Knorhaan — Grondin	16-12	10	10
	10-7	2-4	2

DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID IN GROOT-BRITTANNIE

De aktie van de Engelse regering ten voordele van de visnijverheid, is vooral gericht op de produktie. Dit is gedeeltelijk zo omdat de produktietechniek het voorwerp moet

Lichte verbetering voor garnaalvisserij

In tegenstelling met de visvangers deden het onze garnaalvisseren deze week beter. Er werden grotere vangsten binnengebracht, zij het dan dat de stijging gering was. Er was echter ook een prijsstijging waardoor tenslotte de verdiensten een mooi beetje stegen. Het aantal vangsten was groter dan verleden week (plus 12) zodat ook de totale aanvoer groter was en er een stijging geboekt werd die ging van 8.606 naar 9.396 kilo. Niettegenstaande deze grotere aanvoer ging de prijs nog stijgen tot 33,57 F per kilo tegenover verleden week 32,04 F. Hierdoor ging de totale opbrengst stijgen van 275.819 F naar 315.454 F. Er werd gemiddeld een kilo per schip meer gevangen en de gemiddelde opbrengst beliep nu 1.488 F tegenover 1.379 F verleden week. De kleinste vangst en de laagste opbrengst waren beide voor de O.145 met 7 kilo voor 238 F. De hoogste cijfers waren voor de O.743 die een vangst van 86 kilo verkocht en hiervoor 3.010 F bewkwam.

BRUSSEL

VAN 18 TOT 24 APRIL

3/4 tongen 72-85; voorkleine tongen 65; grote tarbot 110; middelmatige tarbot 80; kleine tarbot 51; kleine griet 51; grote iek 28-39; platjes 15; middelmatige schelvis 48-60; rog 45-48; rogvlereen 70; kabeljauw 40-60; repen gullen 50-60; hoozemondhamme 68-75; wijting 22-28; hondshaai 35-58; makreel 24-30; rode knorhaan 30-35; repen zeebaars 55-68; ijle haring 22-26; heilbot 90; koolvis 30-45; garnaal 76-90 F.

uitmaken van een speciale reglementering om zekerheid en welvaart te verzekeren aan hen die ze toepassen, gedeeltelijk ook omdat de economische toestand van de visserij sedert geruime tijd zeer lastig is en gedeeltelijk, tenslotte, omdat de internationale vraagstukken die betrekking hebben op de visserijgrenzen en de bescherming der visgronden, welke zoveel last veroorzaken aan het Visserijdepartement, meer de vissers dan de andere takken van de nijverheid aanbelangen.

Nochtans, sedert 1930 en de volgende jaren heeft de sektor verdeling van de visserijnijverheid meer en meer de aandacht getrokken van de regering. De oprichting van de Herring Industry Board, de White Fish Commission en de White Authority, getuigen van de voortdurend toenemende belangstelling. Tijdens en na de 2e wereldoorlog heeft het Ministerie van Bevoorrading, dat bijna uitsluitend een Departement van de Verbruikers was, een belangrijke aandacht geschonken aan de verdeling van de vis.

Het Ministerie van Bevoorrading werd opgelost in 1955 en zijn bevoegdheden voor wat betreft de vis, werden verdeeld over het Departement Visserij van het Ministerie van Landbouw, Visserij en Bevoorrading (welke de Ministeries van Landbouw, van Visserij en van Bevoorrading opvolgde) en het Schotse Visserijdepartement.

Heden heeft geen van deze twee visserijdiensten geen enkele wettelijke verplichting zich bezig te houden met de verdeling van vis. De diensten die ze leveren op dit gebied bestaan vooral uit raadgevingen en inlichtingen op economisch gebied. Nochtans in iedere buitengewone omstandigheid, zoals ter gelegenheid van een nationale spoorwegstaking, richten de verdelers zich tot hun departementen om hulp te vragen.

(VERVOLG)

VERWACHTINGEN

Zaterdag 2 mei

Witte Bank : 0.122 0.332

Kanaal : 0.254 (80 b. kreeft)

Maandag 4 mei

IJsland : 0.83 (1500 b.) 0.236

Kanaal : 0.87 0.69 0.287 0.266

Witte Bank : 0.131 0.243 0.745

0.348 0.235 0.528 0.549

Noordzee : 0.292

West : 0.327

Dinsdag 5 mei

IJsland : 0.293 0.242

Kanaal : 0.187

Witte Bank : 0.275 0.422 0.256

0.283 0.155

West : 0.184 0.349

Woensdag 6 mei

Noordzee : 0.268

Witte Bank : 0.218 0.312 0.166

0.119 0.289 0.539 0.321

Vermodelijk :

I : van 120 tot 239 pk

II : van 240 pk en meer

21-4 : 0.193 (I W)

15-4 : 0.250 (II N) 0.335 (II N)

16-4 : 0.112 (II K)

KLEIN MAAR DAPPER...

Nieuwe verffabrieken op de Opex



Rederijkaai — of H. Baelskaai 34 — Hier bracht H. Pintelon zijn verffabriek en stores-magazijn onder

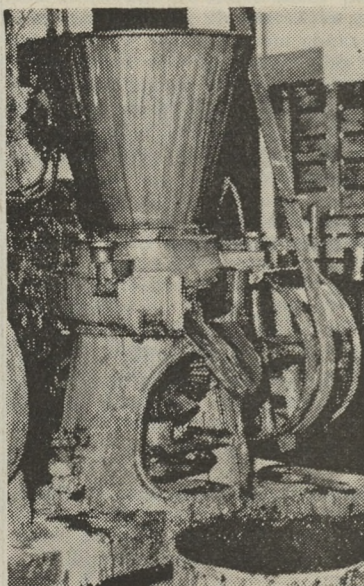
(Foto Roger)

Men is nooit sant in eigen land, en we hebben steeds neiging om ons blind te staren op het groot-scheepse gedoe van machtige concerns en fabrikanten die met ronkende namen en veel barnumpubliciteit hun waren aanprijzen. We vergeten te gemakkelijk eens rondom ons te kijken, en als we het

toch doen komen we tot wonderlijke ontdekkingen :

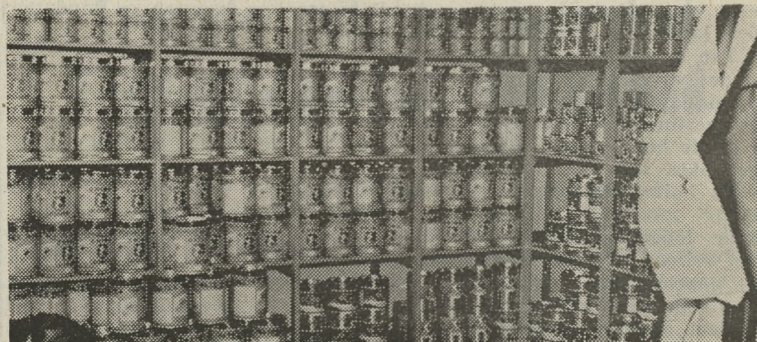
Op de Opex wordt er verf gemaakt, goede verf, kwaliteitsverf aan lage prijzen. Ten bewijze van de kwaliteit :

Het staats-zeewezen gebruikt ze, de lichtschepen worden er mede



ENIMA'S molens malen dag en nacht goede verf

(Foto Roger)



Alle verfsoorten in voorraad, voor alle gebruik en voor iedereen

(Foto Roger)

REDERS

Vermindert uw onkosten voor het schilderen van uw vaartuig : **GEBRUIKT NU «ENIMA» VERNEN**

DAT IS NU KWALITEIT !

Onze onderwaterverven :

ANTI-FOULING en COPPER-PAINT

ANTI-FOULING, «MERMAND» aangenomen door het Zeewezen)

SPECIALE BUITENBOORDVERF

BLACK-VARNISH

LOODMENIE en LOODMENIE-SUPER (sneldrogend)

FISH-WHITE (speciale witte verf voor het schilderen van visplanken)

Verder alle verven en vernissen eerste kwaliteit !

Zich wenden :

ENIMA

Beheerder : H. Pintelon

H. BAELSKAAI 34 — OOSTENDE

Telefoon : 715.23 - 747.79

boten, de licht- en andere staats-schepen toevertrouwd.

We spraken ook reeds terloops over de prijs : deze blijkt beduidend lager dan elders, we zijn niet zo ver in de geheimen van de verhandel doordrongen dat we er zeer juist kunnen over oordelen, maar de beheerders beweren dat verven die normaal 40 F per kg kosten bij hen worden afgezet aan 36 en 34 F het kilo.

Wat moeten we dan anders nog doen dan U aanraden ook eens mensen uit eigen midden een kans te geven en voor al Uw verven en vernissen eens inlichtingen te gaan vragen bij Henri Pintelon, of te bellen naar de 747.79 of 715.23. Men zal U steeds vriendelijk te woord staan en : kwaliteit gewaarborgd.

Ten behoeve van vissers en reders heeft Henri Pintelon er trouwens een winkel bij waar zij alle mogelijk vistuig en boordgerief kunnen vinden, zodat ze niet alleen de uitrusting van hun schip, maar ook hun eigen uitrusting kunnen aanschaffen.

Henri, veel sukses en op onze steun moogt ge rekenen.

Laat ons meteen hopen dat alle lezers van ons blad, en vooral de reders en vissers, de voorkeur zullen geven aan verven gefabriceerd

bewerkt, alle specialisten kennen die verf, uitgenomen wij...

Het was de sympathieke Henri Pintelon die het initiatief nam de ENIMA-verffabriek weer op dreef te helpen, en de kar weer aan 't rollen te brengen.

ENIMA heeft steeds kwaliteitsverven geproduceerd, vooral verven voor het gebruik ter visserij, maar ook andere verven. Een tijdlang leek de zaak haast uitgestorven, maar nu gaat het weer volle toeren vooruit.

Het is geen monsterlijk grote installatie, maar een kleine, degelijke fabriek, waar men op een

zeer ernstige wijze verven maakt voor alle doeleinden, binnen- en buitenhuisverven, verven voor industriële doeleinden, maar ook verven voor schepen.

Er zijn in België trouwens maar vier fabrieken die onderwaterverven fabriceren, ENIMA is een dezer fabrieken. En hun produkten zijn deugdelijk. De O.82 werd gedeeltelijk met deze verf beschilderd onder de waterlijn en na dertien maanden gebruik werd vastgesteld dat de met Enima-bestreken platen beter beschermd bleken dan deze met andere produkten bewerkt. Na diverse proeven zagen de Enima fabrieken zich trouwens de leveringen aan de staats-pak-

door mensen van eigen streek en — gezien noch de prijs noch de kwaliteit voor andere merken moet onderdoen — deze nieuwe industrie zullen steunen.

Dit is tevens een manier om de werkloosheid te helpen oplossen.



Bij ENIMA werkt men «met de glimlach»

(Foto Roger)

LOGBOEK van een WALSCHIPPER

350.000 EN NIETS

Ik heb er reeds op gewezen dat de heer Terry, die op zijn eigen houtje aan vispropaganda doet, veel meer van zich laat horen dan de officiële vereniging die daartoe ingesteld is en hiervoor belangrijke toelagen ontvangt van staat, provincie en gemeenten. Een lezer doet mij opmerken dat, om een variëteit te gebruiken op een bekend televisiespel, men gerust de vergelijking kan maken met de titel van dit spel: 350.000 en NIETS. De een krijgt niets en geeft minstens een tot tweemaal per week degelijke en doelmatige vispropaganda ofschoon in beperkte kring. Den andere ontvangt 350.000 F en doet tenslotte niets meer dan diegene die het voor niet doet.

(ONGEKOOKTE) VIS OP UW FEESTDIS

We hebben allen de talrijke verslagen in de kranten over het huwelijk van de Japanse kroonprins kunnen volgen. De een misschien met meer belangstelling dan de andere. Eén ding heeft vooral mijn aandacht getroffen. Er werd namelijk, als inzet van de feesten, een feestmaal opgediend voor 100 personen, waar aanwezig waren: de gehele keizerlijke familie, de ministers van de regering en de hoofden van de buitenlandse missies in Japan, met hun echtgenoten.

De feestmaaltijd duurde 45 minuten en de hoofdschotel bestond uit ongekookte vis die met gelakte stokjes uit wilgenhout gegeten werd.

Naar Japanse mode moet dit zeker wel een bijzonder heerlijk gerecht geweest zijn, wat de Europese magen van deze schotel wisten te vertellen, stond in geen enkele krant. Maar — zowel in het verre oosten als in onze gewesten — is vis een feestschotel. Spijtig genoeg, zijn er maar al te weinig feestdiners in ons land en zijn er nog altijd te veel mensen die de vis eenvoudig van hun spijkskaart schrappen als er eens een feestdag op een vrijdag valt.

BIERFEESTEN TE GENT

Het tweede Breughels bierfestival met medewerking van twee grote brouwerijen gaat thans door in het Casino te Gent. Men voorziet maar eventjes 150.000 bezoekers die aldus de produkten van eigen streek meer en beter zullen leren waarderen. Tijdens het vorige festival werden er door 130.000 bezoekers maar eventjes 1.500 hectoliter bier, 3.000 kippen en 25.000 sandwiches verorberd. Dit alles om de werkgelegenheid van 1.200 arbeiders, bed'enden en technici der brouwerijen en van 806 cafébazen uit het Gentse te verzekeren.

Twee vragen rijzen onmiddellijk op. In de eerste plaats kon er geen plaatsje gevonden worden voor de vis in dit bierfestijn? Bier en vis gaan toch goed samen, denk aan de droogvis, pekelharing en andere produkten die goed met bier passen?

Maar waarom houdt men geen festival, in samenwerking met een paar brouwerijen? Of is dit te lastig werk voor de personen die propaganda moeten maken voor de vis? In ons visbedrijf zijn zoveel meer mensen te werk gesteld dan in de brouwerijen en iedereen zal toch gaarne zijn steentje bijdragen om van dit festival een waar visfestijn te maken ?? ?

NEDERLANDSE WEERSPREUKEN

Een Nederlandse korrespondent, uit Yerseke, heeft — voortgaande op ons verzoek bij het publiceren van Engelse weerspreuken, ons enkele Nederlandse weerspreuken van vissers gestuurd. Wij zijn hem hiervoor zeer dankbaar. Hier volgen de zeer typische gezegden:

Eerst de wind en dan de regen. Zet er maar het topzeil tegen (bij). Eerst de regen en dan de wind, Reef de zeilen maar gezwind.

Inlopende (krimpende) winden en uitlopende vrouwen. Zijn niet te vertrouwen.

Een ring rond de maan kan vergaan. Maar een ring rond de zon? Daar treuren vrouwen en kinderen om.

Ring rond de zon, Water in de ton.

Een regen uit het oosten. Kan je drie dagen troosten.

De maan in een mist (nest-ring). Regen of mist.

De haan kraait op 't nist (nest). Regen of mist.

Regen op Sinte Margriet. Zes weken boerenverdriet.

Zuid-ooster smoker (motregen). Noord-wester stoker (storm).

Morgenrood, Droppels (regen) op 't hoofd.

Morgenregen en vrouwen tranen. Durven nooit lang.

Als de sneeuw valt in het slik. Zal het vriezen dun of dik.

DE GEVAARLIJKE STEENWEG NAAR DE VISMIJN

Dagelijks moeten vele mensen per velo naar hun werk.

Talrijk zijn dezen, welke op gevaar van hun leven de Koninklijke baan moeten oversteken en dan vijfhonderd meter moeten volgen zonder het minste velo- of zijpad om hun werk te bereiken.

Honderden auto's en vrachtwagens volgen er dezelfde weg.

Destijds was er een tram, thans zijn het autobussen.

Kan men de huidige tramruggels thans niet doen opruimen en langs weerszijden een velopad en breder baan voor autos aanleggen?

Deze baan is een der meest gebruikte en gevaarlijke van onze stad.

Aan ons stadsbestuur er een kijkje te gaan nemen.

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



Stierman Lèèze en zijn paarden

(VERVOLG)

«Aha», zeg ik, «dan kunt gij misschien zeggen wat ge hier tracht te vangen». Waarop de andere, de stomme, zegt: «Mijnheer, mijn vriend heeft U niet verstaan want hij is zo doof als een pot».

Daarmee wist Euphrasie nog niet wat er daar gevangen wordt. Mij kon het niet schelen, maar intussen was het tijd geworden om op te stappen want we waren door Mijnheer Zwart uitgenodigd om thee te drinken in het Hotel IJMOND, boven op de duinen, recht tegenover de haveningang.

We waren de eerste, maar het duurde niet lang toen Mijnheer en Mevrouw Zwart binnenkwamen. Het werd een aangename kennismaking en ik hoorde Euphrasie spoedig aan de praat met Mevrouw Zwart over de mode en dat ze het eigenlijk niet kurieus meer vond dat de Hollanders zoveel thee drinken: ze had al een paar keer koffie gedronken in Holland en ze kon het gerust aannemen dat de mensen daar liever thee drinken.

Euphrasie had voor de gelegenheid haar nieuw kleed aantrokken, iets naar de allerlaatste mode, dat ze te Brussel gekocht had, met grote ruiten, zoiets als een schaakbord. Mevrouw Zwart vond het al liefst en Euphrasie vertelde dat het toch zo gemakkelijk was.

«Ja», zegde ik, «en het zou nog veel gemakkelijker zijn moest ze al die ruiten nummeren. Als ze dan ergens jeuk op haar rug had en ik haar ter hulp moet snellen, dan zou het zoveel gemakkelijker zijn voor mij om de juiste plaats te vinden als Euphrasie kon zeggen: Stierman, schart eens op nummer 78».

Intussen voer het ene schip na het andere de havenhoofden in of uit. Ja, er is heel wat beweging in de haven van IJmuiden: grote schepen voor en van Amsterdam, vissersvaartuigen voor IJmuiden.

Een groot passagiersschip komt voor de pier liggen. Drie sleepboten varen er heen om het binnen de haven te brengen: twee grote trokken vooraan en de kleinste werd langs achter vastgemaakt. Dat het scheepjes varen van dezelfde maatschappij kon men aanstonds zien: dezelfde kleuren op

de schoorsteenpijp: zwart, wit en lichtblauw.

«Dat zijn sleepboten van het bureau Wijsmuller», zei Mijnheer Zwart: «de Titan, de Friesland en de Jurion, samen 2.700 Bolnespaarden». En aldus waren we weer bij Bolnes terecht.

De 2 grote sleepboten hebben elk twee motoren die met een transmissiekast gekoppeld zijn op de schroefas, ze noemen dat in Nederland een «Twin-installatie».

«Iets als tweelingen in goed vlaams», meende ik, Mijnheer Zwart knikte. «Daar heb ik al iets over gehoord en gelezen ook, maar wat dat nu juist voor voordelen oplevert heb ik tot nu toe nog niet goed begrepen».

Mijnheer Zwart aan het uitleggen. Dergelijke installatie geeft vooral bedrijfszekerheid voor sleepboten en vissersvaartuigen. Hollandse sleepboten slepen regelmatig grote stukken, zoals baggermolens, drijvende dokken en nog veel andere dergelijke lompe dingen, over zee naar het buitenland, onder meer naar Indië. Welnu, als zo een sleepboot met een zware en logge sleep achter zich op weg is en in volle zee valt de motor stil, dan kan van alles gebeuren. Met twee motoren, kunt ge nog altijd blijven draaien op een motor terwijl de andere gerepareerd wordt. Dat slepen gaat wel niet zo vlug meer zolang er maar op één motor kan gewerkt worden, maar het bedrijf gaat door en er wordt zeker veel minder tijd verloren.

Staat zo een dubbele motor op trailer of een logger, dan hebt ge geen afzonderlijke motor meer van doen voor de winch. Hebt ge pech aan de motor, dan kunt ge nog altijd op eigen kracht de haven bereiken, zolang er geen schade is aan schroef of schroefas. Voor het op en af varen tussen visgrond en haven, kan dit gemakkelijk gebeuren op één motor, hebt ge meer kracht nodig om de kor voort te trekken, ge zet ze alle twee aan. En nu moet ge eens uitrekenen wat al kosten ge spaart: minder kosten bij het bouwen van het schip, aanzienlijke besparing op brandstof en onderhoud, geen tijdverlies meer en zelfs voor de verzekering valt

(Wordt vervolgd)

Oostendse Vismijnecho's

SLECHTE INZET VAN DE WEEK

Dat het voor de visserij een triestige week zou worden kon reeds verwacht worden toen de aanvoer- verwachtingen gemaakt werden. Immers, in een week waar de vrijdag een feestdag is, moet men niet veel verwachten van het visverbruik. Vis wordt in ons land slechts grotendeels dan gegeten als er de vrijdag geen vlees mag gebruikt worden. Daarenboven is de te verwachten aanvoer zeer aanzienlijk en wordt van alle visgronden veel vis voorzien. Op de meeste visserijen kon regelmatig gewerkt worden waardoor de vangsten van de verschillende schepen, vooral van de IJslanders, omvangrijk is.

Wegens de vermindering van de Kanaalvangsten hebben sedert een paar weken de meeste middenslag-schepen de visserij verlegd naar de Witte Bank, zodat de voorziene tongenaanvoer veel groter is dan de vorige weken. Er worden van deze visgrond een 20-tal schepen verwacht en dan 1500 kilo gemiddeld geeft dit ca 30.000 kilo van deze visgrond alleen. Waar ook nog een 15-tal Kanaalschepen de haven zullen aandoen mag er dus heel wat tong verwacht worden. Ook de Nederlanders kunnen regelmatig uitvaren waardoor ook van die «visgrond» nog heel wat mag verwacht worden. De invoerders zijn immers de mening toegedaan dat er aan deze tongen meest te verdienen is en zodoende komt de eigen produktie maar zelden op de eerste plaats.

Zaterdag werd voor tongsortering dan ook een zeer lage prijs betaald waardoor zelfs met vangsten die 2.000 kg bevatten, geen renderende reis meer kan gemaakt worden. Geen van beide Witte Bankers die verkochten konden dergelijke vangst lossen en het spreekt vanzelf dat de twee opbrengsten zeer laag bleven. Ook de bijvangst werd goedkoop verkocht en zo was de hoogste besomming, deze van de O.132 slechts 56.175 F. Voor dergelijk schip is dit zowat de helft van wat het zou moeten zijn vooraleer een lonende reis zou kunnen gemaakt zijn. Het ander schip, de Z.199 is kleiner maar besomde ook minder : 45.680 F. Dergelijke resultaten zullen de volgende dagen wel meest voorkomen terwijl ook voor de volgende week niet veel beter moet worden verwacht. Wel is de feestdag van 7 mei op een donderdag, maar 8 mei is nu ongelukkiglijk juist de dag van de wapenstilstand en dat is wel een vrijdag. Een ideale week om een brug te maken voor vele mensen van de donderdag naar de maandag en om er bijgevolg voor een paar dagen tussenuit te gaan. Spijtig genoeg moeten onze vissers het gelag weer eens betalen. 1959 heeft ten andere nog meer zulke weken in peto. Denken we maar even aan de jaarwisseling en aan het wegvallen van de meeste Quatertemperdagen waardoor de weken waar er nog een beetje prijs in zat nu ook wegvallen.

PRIJSINZINKING OP DE MAANDAGMARKT

In navolging van zaterdag en zoals mocht verwacht worden waren de prijzen op de eerste markt-dag van deze week beneden peil. Voor alle vissoorten werden buitengewoon lage prijzen betaald met vooral kabeljauw en schelvis

spotgoedkoop. De belangstelling was bovendien zeer matig en op het einde van de markt die nochtans om 10 u reeds geëindigd was, werden nog zeer weinig kopers gevonden. De grootste hoeveelheid van de vandaag aangevoerde vis werd dan ook opgekocht door de diepvriesinstellingen. De kwaliteit was niet zo slecht en voor een maandag zelfs tamelijk goed.

Het aanbod overtrof dan ook ver de vraag, waarvoor in een week als deze niet zoveel nodig is. Voor de volgende dagen zal de aanvoer laarzenboven nog meer dan voldoende zijn. De twee voornoemde soorten werden dan ook aan spotprijzen verkocht. We zijn benieuwd of ook in de winkels de visprijzen veel lager zullen zijn. Dit is echter zeer onwaarschijnlijk. De andere IJslandse varianten waren eveneens goedkoper zodat tenslotte alleen nog voor grote kreeft een goede prijs bekomen werd (850 F). Van goede resultaten was dan ook niet veel spraak. Het laagste cijfer van de IJslanders was voor de O.217 die 234.610 frank besomde. Dank zij grote tongenvangsten konden twee Kanaalschepen meer dan 100.000 F besommen. De Z.581 lukte de hoogste opbrengst : 128.325 F, er waren hiervoor echter ca 3.000 kg tong nodig en 70 bennen vis. Roggen waren in tegenstelling met verleden week zeer goedkoop. Soldaten en staartvis die zeer schaars waren werden goed verkocht. Het laagste cijfer van deze visgrond was voor de O.25 die 36.890 F besomde. Nog al lange reizen van de West en enkele mooie vangsten. Deze werden allemaal goedkoop verkocht en ook hier bleven de resultaten erg laag. De laagste en de hoogste opbrengst waren 17.755 en 54.245 F respectievelijk voor de O.77 en de N.762.

VEEL TE VEEL VIS OP DE DINSDAGMARKT

Niet minder dan vijf IJslanders kwamen dinsdag hun vangst verkopen. De markt gaf dan ook hetzelfde beeld van de maandagmarkt. Een zeer eenzijdige aanvoer die vooral uit kabeljauw, schelvis en tong bestond. Voor alle soorten werden nog lagere prijzen betaald dan op de maandagmarkt. Er was ten andere op het laatste ogenblik nog een IJslander bijgekomen aangezien ook in Engeland niet veel vreemde vis meer nodig is. Hierdoor was onze markt «overvoed» en konden de diepvriesinstellingen blijkbaar de prijs niet ophouden. Grote partijen vis werden dan ook opgekocht door de zouterijen aan prijzen onder de 200 F. Voor tongen werd een verdere prijsdaling genoteerd zodat voor de Witte Bankers en de Kanaalschepen zelf met grotere tongenvangsten niets kon verdiend worden. Om te beginnen met de IJslanders daar werd de hoogste opbrengst geboekt door de O.294 die met een vangst van 1.700 bennen er niet in slaagde de 400.000 F te bereiken. Bij de vangst werd de prijs dan nog boven de 200 F gehouden door de frigo. Aldus werd voor dit schip nog een gemiddelde bereikt van 320 F de ben waardoor 391.618 F werd besomd. Erger was het voor de O.316 die met een gelijke vangst maar 310.690 F opbracht en bijgevolg ca 185 F per ben kreeg. Voor beide schepen werd het dan eens te meer een catastrofe. Voor de O.285 werd het toch nog een lonende reis dank zij de grote

vangst en het feit dat dit schip kleiner is dan het vorige. Bovendien lag dit schip eerst en werd deze vis best verkocht wat nog niet wil zeggen dat het de mooiste vis was van de vijf vangsten. 305.015 F is echter voor de O.285 meer dan voldoende om uit de kosten te geraken.

De drie Noordzeeschepen kregen weinig meer voor hun witte kabeljauw. De vangsten waren niet erg groot en de opbrengsten beneden alles. Vooral de O.331 die na een reis van bijna drie weken slechts 200 bennen vis en ca 100 bennen makreel op de markt zette, zal er weer heel wat mogen bijleggen. Makreel werd ten andere zoals alle andere vis spotgoedkoop verkocht. De hoogste en de laagste opbrengst was 91.950 F (O.108) en 54.565 (O.326). Slechts twee Kanaalschepen, wat maar best was ook, want ondanks mooie vangsten tong kwam men maar tot 69.130 F als hoogste opbrengst. Roggen bleven

zeer goedkoop en haalden zelfs de prijs van gisteren niet. Toch kan geen enkele Witte Banker dit cijfer bereiken want hier was 65.410 F het beste resultaat (O.204). Enkele schepen kenden een buitengewoon slechte dag zoals de O.165 met 27.110 F en de O.345 met 21.310 frank. De vissers die daar aan boord zijn zouden heel zeker meer hebben door te gaan stempelen en toch gaan ze telkens opnieuw in zee. Spijtig dat het maar op dergelijke wijze gewaardeerd wordt.

Een van de beste resultaten van vandaag werd door de Z.420 geboekt van de Oost. Dit schip voerde een flinke vangst aan met heel wat tong zodat 62.690 F in verhouding tot de vangst nog bitter weinig is. De N.715 boekte het laagste cijfer : 39.860 F. Voor de Westschepen was het even erbarmelijk als voor de rest en hier was het hoogste resultaat : 31.450 F dit voor de Z.408.

Visserijfolklore

Tweede uitgave van het Festival van het Visserslied

Zes jaar geleden, in 1953, werd de Oostendse Visserskaai op sommige ogenblikken waarlijk overhoop gezet door het «festival van het visserslied» dat door enkele liefhebbers geïmproviseerd werd.

Het heeft lang geduurd vooraleer men de vraag van talrijke liefhebbers kon voldoen door een tweede uitgave te bezorgen. De inrichters wilden namelijk van dit festival een gebeurtenis maken voor de kust, die honderden mensen moet aanlokken en vooral een folkloristische gebeurtenis zijn langs de kust. Er werden langs alle zijden kontakten gelegd en proefballonetjes opgelaten.

Dit jaar scheen het te lukken, er konden zekere garanties van samenwerking bekomen worden en men zou van wal steken. De besprekingen liepen echter niet van een leien dakje en zo kwam het dat de aangekondigde datum voor de finale : zaterdag 6 juni als veel te vroeg werd aangezien om met een degelijk programma van wal te steken. Een voorlopig comité werd bijeengeroepen, maar bleef wachten op de zo gewenste medewerking van hoger hand.

Vorige week pas kreeg men de definitieve belofte en toen werd begonnen met een kerncomité te vormen dat nog moet aangevuld worden. Voorzitter werd Fernand Monteny, «de Witten» van de Kaaie, leden : de afgevaardigden

van de plaatselijke pers : Ward Lauwers, John Hermans, Herman Moerman, Philip Gheysen, Henri Degraeve, sekretaris : Jef Klau-sing. De Heer Gouverneur der Provincie aanvaardde het erevoorzitterschap, terwijl de heer Burgemeester der Stad Oostende als eerste toetrad tot het ere-comité.

Het ere-comité zal verder aangevuld worden, terwijl van alle kustgemeenten een afgevaardigde zal zetelen in de werkgroep.

Tijdens de volgende maanden zullen in alle plaatsen der kust selectieavonden gehouden worden, waarop de finalisten zullen aangeduid worden. Hoofdzaak is dat oude vissersliederen worden uitgevoerd en dit door liefhebbers.

De finale zal in de eerste helft der maand september te Oostende doorgaan, tijdens een groots folkloristisch feest waaraan alle folkloriegroepen in verband met de zeevisserij zullen deelnemen. Dit feest zal dan rechtstreeks uitgezonden worden door de Vlaamse Televisie.

Voor de selectieavonden zal het NIR medewerken door het opnemen voorlatere uitzendingen van de gezongen liederen.

Alle leden van het comité zijn vastbesloten van deze tweede (verbeterde) uitgave een enig feest te maken dat langs de kust traditie wordt.

De Ontploffing aan boord van de "EL KAHIRA"

Vorige week vrijdag naar Antwerpen afgevaaren

Vrijdag is het Egyptisch vaartuig «El Kahira», waarop zich enkele weken geleden in de nieuwe handelshaven van Oostende een zware ontploffing voerde, met 2 sleepboten naar de haven van Antwerpen gesleept om er een nader onderzoek te kunnen ondergaan, naar de oorzaak van deze ramp, welke voor dit vaartuig zeer waarschijnlijk een «totaal verlies» zal betekenen. Het is onze lezers bekend dat dit vaartuig ter hoogte van Oostende, na van uit Antwerpen afgevaaren te zijn op weg naar Beiroet, motordefekt had en verplicht was de haven aan te doen. Het was de scheepswerf Beliard Crighton en Cie, welke de herstelling uitvoerde.

In de nacht van 12 op 13 maart, hadden de werklieden van deze werf juist het schip verlaten, toen zich een zware ontploffing voerde met het gevolg dat men kent. De pompiers wisten het schip van zinken te vrijwaren en het parket van Brugge met verschillende experts deed de nodige vaststellingen die nog altijd op een sissie uitgelopen zijn. Allerlei veronderstellingen omtrent een bom uit de oorlog, sabotage, enz., leiden tot niets en thans is het vaartuig naar Antwerpen afgevaaren waar de juiste oorzaak van het zinken zal onderzocht worden zo zulks mogelijk is.

Aan de stad Oostende werd een borgsom van 350.000 F gestort voor de schade aan de kaai, werden al de prestaties van pompen, sluis- en dokrechten volledig vergoed en einde dezer week wordt het schip

in een der droogdokken opgenomen, waar het verder onderzoek zal dienen uit te wijzen wat er gebeurd is.

Het technisch onderzoek in het droogdok zal wellicht meer klaarheid schenken. Het Antwerpse parket heeft thans de zaak in handen. De «Al Kahira» liet reeds eerder van zich spreken: Enkele jaren geleden stond zij reeds in het nieuws naar aanleiding van de verscheping via Antwerpen, van oude Engelse tanks bestemd voor Egypte. Deze zaak, die kort vóór de Suez-crisis aan het licht kwam, heeft toen heel wat stof doen opwaaien en gaf zelfs aanleiding tot een interpellatie in het Britse Parlement.

HET VERDER ONDERZOEK IN DE HAVEN VAN OOSTENDE

In de haven van Oostende zijn ondertussen 2 duikers van de Zeemacht in opdracht van het parket bezig met de kaaimuren onder water te onderzoeken, alsook de bodem van het dok.

Uit het eerste onderzoek is gebleken dat niets verdachts aan de kaaimuur onder water te bespeuren is geweest en dat voor wat de grond betreft, deze volledig normaal is en op de bodem, er zich buiten potten en pannen of blikken dozen, niets abnormaals te zien valt.

Zoals wij reeds zegden, stellen wij terecht de vraag: zal men er toe komen in deze kwestie klaarheid te brengen?

DIREKTEUR KESTELOOT OP PENSIOEN

Het was vorige week donderdag dat het personeel van het Zeewezen samengekomen was om Ct Kesteloot, directeur van de pakketboten, die deze dag op zijn pensioen ging, te vieren.

Ct. Directeur Kesteloot, was sedert 40 jaar in dienst van de pakketboten en het was in gemoedelijke termen dat Directeur Generaal Bertrand hem toesprak.

Hij was een ambtenaar van de oude stempel van wie mag gezegd worden, dat hij steeds eerst zijn plicht en dan zijn recht kende.

Gewetensvol zonder noch uur noch dag noch nacht te kennen was hij steeds paraat.

Een prachtige schilderij, zijnde een zeezicht, geschilderd door Ct Louis Royon, werd hem aangeboden.

Direkteur Kesteloot bedankte zeer ontroerd voor de blijken van sympathie hem door het ganse personeel betoond en leverde daarmee eens te meer het bewijs, dat onder dit ruw en stalen zeemans karakter, een week hart dankbaar was voor de sympathie hem door gans het personeel gehuldigd werd.

Ons blad en de ganse visserij wensden Ct Directeur Kesteloot nog vele jaren een rustig genot van zijn pensioen. Hij heeft het ten volle verdiend!

Nieuwe mijnenveger voor de Zeemacht

Zaterdagvoormiddag had op de Mercantille-werven te Antwerpen een plechtigheid plaats naar aanleiding van de overdracht aan België van een ondiepwatermijnenveger. Deze plechtigheid werd bijgewoond door prins Albert, minister Iarmel, admiraal D.C. Varian en door verschillende andere personiteiten.

De gemeente Andenne, die de mijnenveger aangenomen heeft, was vertegenwoordigd door haar burgemeester, de h Fossion.

De «Andenne» is de laatste van zestien mijnenvegers die te Antwerpen gebouwd werden onder off shore contract.

De nieuwe eenheid werd toevertrouwd aan kapitein-ter-zee Petitjean, die zich met zijn bemanning aan boord begaf, waarop de Belgische kleuren werden gehesen.

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

Brief uit Yerseke

Yerseke, 25-4-1959

Nr 739

«t WORDT STIL OP DE KAAI»

Was de laatste jaren (sedert de mosselkweek voor 't grootste deel op de Waddenzee plaats vindt) de drukte op onze haven veel vermindert. De nu komende weken geven een zodanig beeld van verlatenheid dat het (voorheen althans) alle verbeelding zou hebben getart.

Komen als 't mosselseizoen «draait» de Yerseke vissers steeds weer terug in de haven na een reis naar de Waddenzee ook talrijke vissersschepen van de andere plaatsen, zoals Bruinisse, Pholen, Zierikna de controle te hebben ondergaan hun vrachttje mossels voor een der vele op Yerseke gevestigde groothandelaars te lossen; op de zee enz. doen onze haven aan om verwaterplaatsen. Waarbij nog komen de schepen die in de oesterkweek werkzaam zijn en dagelijks uit en in varen. Maar nu? Per 28 april gaan de zaadbanken op het Friese Wad open en tot 15 mei mag worden gevestigd van Nieuwediep tot de (half vergane) dam van Arneland. (Met uitzondering vanzelf van de in pacht uitgegeven gronden.)

Dat hieraan deelnemen alle schepen die bij de mosselkweek betrokken zijn, niet alleen van uit Zeeland maar ook die vanuit Wieringen en Harlingen spreekt vanzelf. Maar aan de geboden gelegenheid om zaad te vissen, eerst op 't Friesche Wad en later (hoe lang?) ook op

't Groningen Wad, doet althans vanuit Yerseke vrijwel ieder vaartuig mee dat bruikbaar is. Want in de oestervisserij gaan de zaken (in 't algemeen) niet te best en vooral de pannen-kwekers kunnen een bijverdienste niet alleen goed gebruiken, maar sommigen zouden wellicht grote moeite hebben zich staande te houden zonder dit buitencansje. Want de laatste jaren bracht de zaad-periode een aardige duit in het laatje. Dus vanzelf er weer op aan...

Maar wij blijven hier zitten met een kaai zo doods, zo somber, schijnbaar uitgestorven dat het voor ons als reeds ouden, maar naar is om aan te zien.

Niettemin hopen we dat de uitgevarenen een goed seizoenje mogen maken. Naar het heet is weer zaad aanwezig en om die reden wordt de te bedingen prijs niet hoog geraamd maar wellicht wordt door ruimere vangst de lagere prijs verhoogd. Wij voor ons menen te spreken in 't algemeen belang als we de wens uiten dat er zaad in overvloed kan worden gevestigd, zodat alle beschikbare gronden er flink kunnen worden ondergezet.

Zodat we eindelijk weer eens mossels genoeg en wel van goede kwaliteit voorhanden mogen krijgen (hier en op de Waddenzee), om aan de steeds stijgende vraag naar het wijd en zijd beroemde Nederlandse mosseltje te kunnen voldoen.

OOSTENDSE VISMIJNECHO'S

STEEDS ONGUNSTIGE

PRIJZEN WOENSDAG

Zoals mocht verwacht worden werd ook woensdag nog veel vis aangevoerd alhoewel minder dan de vorige dagen. Toch moesten opnieuw vier schepen in de tweede ronde verkopen waardoor deze week dus drie keer meer dan een mijn vis werd aangevoerd. Vandaag was de verdeling beter en meer verschillende soorten op de markt met evenwel nog een overwicht van ronde vis. Er kwamen inderdaad nog vijf Noordzeeschepen en een IJslander hun vangst verkopen. Voor de rest bestond de aanvoer grotendeels uit tongsortering, terwijl ook 4 Kanaalschepen nog op de markt waren. Bijna alle schepen maakten korte reizen zodat de kwaliteit onberispelijk was. Van de prijzen kan bijlange niet hetzelfde gezegd worden, deze waren evenals de vorige dagen abnormaal. Vooral kabeljauw was weer heel spotgoedkoop. Wijting was soms duurder dan kabeljauw en schelvis zodat iedereen meer dan zijn dikte scheen te hebben van deze soorten. Ook de andere vis werd trouwens aan schamele prijzen verkocht. Van lonende opbrengsten was dan ook in de verste verte geen spraak. Voor IJslandvis werd gemiddeld 205 F de ben be-

taald, dit gemiddelde ligt echter boven de 200 F dank zij een vangst kreeftjes van 80 bennen. Voor de O.89, de 9e IJslander (!) deze week werd tenslotte een besomming van 235.315 F genoteerd.

Vijf kleine Noordzeevangsten die nog goedkoper verkocht werden dan gisteren. Van enig renderend cijfer kwam dan ook niets in huis aangezien de resultaten schommelden van 41.565 naar 77.610 F respectievelijk voor de O.247 en de O.237. Van het Kanaal was het al even erg, dit niettegenstaande een paar redelijke tongenvangsten. Roggen en andere vis werden aan minimumprijzen verkocht en zo werd door de O.160 de hoogste opbrengst bereikt: 66.150 F; als laagste cijfer werd 33.360 F geboekt door de O.244.

De rest waren Witte Bankers die vangsten aanvoerden, schommelend van 11.000 naar 17.000 kilo. Bij de aanvang van de markt was de tongprijs zoal op hetzelfde peil van gisteren. Op het einde van de verkoop gingen de meeste soorten echter stijgen met uitzondering van de kleinste. Bij de tongenvangsten was hoogstens nog een 500 kilo andere vis zodat het ook hier een «debacle» werd. De laagste opbrengst was vandaag voor de Z.290 met 27.890 F. Het minst slechte cijfer werd gelukt door de O.214 die 54.190 F besomde.

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

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.

(4356V)

S.O.S.-sein bestaat zestig jaar

Het is nu zestig jaar geleden, dat de eerste hulproep door middel van het draadloos seinen door de lucht werd gezonden. Het was inderdaad in maart 1899, dat het draadloze telegrafistenstation op de Britse kust, South Foreland, de kreet opving, die uitgezonden werd door het lichtschip «East Goodwin», dat geramd werd door het stoomschip «R.F. Matthews».

Snelvarende sleepboten ijlden ter hulp en slaagden er nog bijtijds in het verongelukte schip te bereiken en het in veilige haven te loodsen.

De draadloze telegrafie stond toen nog in haar kinderschoenen. Nauwelijks vijf jaar tevoren was een Italiaans student, Guglielmo Marconi, erin geslaagd in de ene hoek van zijn kamer een elektrische bel te doen rinkelen door in

een andere hoek een morsesleutel neer te drukken, terwijl er nog geen verbindingsdraad tussen beide aanwezig was. Twee jaar later in 1896, overbrugde hij in Groot-Brittannië een afstand van 13 km. Lloyds, de beroemde scheepsverzekeraars, zagen onmiddellijk de uitzonderlijke betekenis hiervan in en richtten een draadloze telegrafie in op twee afgelegen vuurtorens en in december werd de «East Goodwin» met een dergelijke zender uitgerust die het schip enkele maanden later van de ondergang zou redden.

In maart 1900 werd de Duitse transatlantische maalboot «Kaiser Wilhelm der Grosse» als eerste koopvaardijship met een draadloze telegrafiezender uitgerust. In 1903 waren er al 40 schepen uitgerust met draadloze telegrafie en in 1907 reeds 139.

VOOR UW

MAZOUT

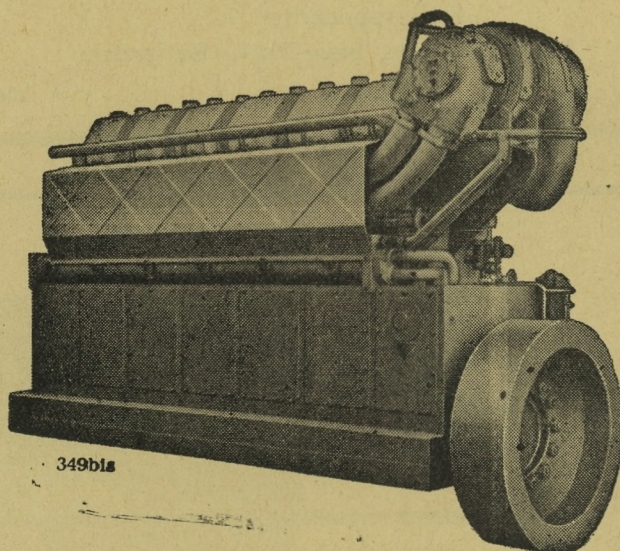
EEN ADRES

S.C.A.P. OOSTENDE

Tel. 729.51

Zeer vlugge bediening

626W—2048V



349bis

SEM - CARELS Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot 15.000 pk

SEM

42 DOK—GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAL
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



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

★
BRUSSEL :
Keizerinlaan, 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK :
15, Place Xavier Neujean
Tel. 23.33.93

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

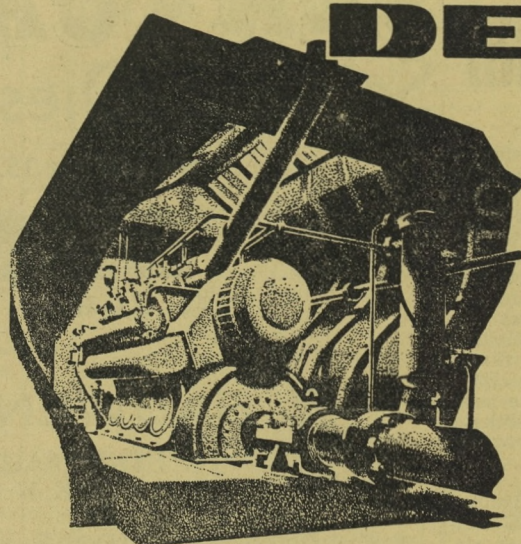
Froid Industriel

Telefoon : 71.791

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE