

IN DE VISHALLE VAN OOSTENDE

Verkoop Noord-Zuid

De laatste maanden en zelfs de laatste jaren werd de manier van verkopen herhaaldelijk gewijzigd of aangepast.

Geen van die verkoopwijzen gaf volledige voldoening en zelfs nu wordt er door sommige reders geprotesteerd tegen de huidige manier. We moeten toegeven dat die mensen al het ongelijk niet hebben en dat het voor hen niet billijk is dat een IJslander die een hele tijd later de vissershaven binnenkomt, voor hen wordt verkocht. Dit is, met de huidige manier van verkopen, inderdaad het geval.

Het is nu de roep dat er zou verkocht worden van Noord naar Zuid. Dat wil zeggen dat er zou begonnen worden aan de kant van de sluisen en dat er zou doorgelopen worden naar de haringhalle, dit voor het geval er talrijke schepen aan de afslag zouden zijn. Nu is het zo dat er soms 1, 2 of meerdere schepen in de zogenoemde tweede ronde liggen. Wanneer er meerdere schepen daar verkopen is dat nog niet zo erg. Wanneer er echter maar 1 of 2 zijn, valt dit merendeels nadelig uit, want niet alle kopers gaan naar die tweede ronde, vooral niet wanneer er weinig nodig is zoals rond deze tijd van het jaar. Het komt wel niet veel meer voor dat er een tweede ronde is. Een keer schade lijden door een bepaalde verkoopmethode, is echter een keer te veel. Wanneer er evenwel verschillende schepen in de tweede ronde liggen, ook dat komt niet dikwijls meer voor, dan is het vaartuig dat het eerst ligt in de tweede ronde dikwijls het slachtoffer. De meeste kopers weten dat, voor zover ze nog iets willen kopen in die tweede verkoopronde, ze toch nog de kans zullen krijgen bij het tweede of een van de volgende schepen. Ze komen dus maar traag afgezaakt en gaan dikwijls eerst nog eens binnen in hun pakhuis. Steeds minder kopers rond die eerste beurt dus en dit lokt dalende prijzen uit. Het is trouwens te bewijzen want het is reeds voorgekomen. Wanneer men nu zou verkopen van Noord naar Zuid of zonder dat er moet teruggekeerd worden, dan zou men dit vermijden. De kopers die vooraan in de vismijn een pakhuis hebben, vonden vroeger dan zij benadeeld werden omdat zij hogere huurpacht moesten betalen, dat is nu niet langer het geval want alle pakhuis-huurders betalen dezelfde prijs. Dit kan dus geen reden meer zijn om die Noord-Zuid verkoop te beletten.

Anderzijds wil men steeds maar tijd winnen en rapper verkopen. Ook met deze verkoopwijze zou men tijd uitwinnen want er zou geen weg en weer geloop meer zijn.

We geloven dan ook niet dat er een ernstig bezwaar kan gemaakt worden tegen deze manier van verkopen, integendeel. Voor de reders is het een voordeel, in het bijzonder voor hen die gebeurlijk in

een tweede verkoopbeurt zouden liggen.

We begrijpen niet waarom het stadsbestuur steeds maar talmt om gezonde toestanden in het leven te roepen, de verkoop vlugger en logischer te doen geschieden.

Het is echter niet omdat een maatregel verschillende « voors » en weinig « tegens » heeft, dat hij wordt toegepast. Vooral niet in een vismijn waar het gebruik van kettingen rond de verkoop, de kopers op hun plaats zou houden, maar waar men verkiest de verkoop op ordeloze wijze te laten verlopen.

Scheepvaartverkeer Zeebrugge

Gedurende de afgelopen week liepen de hierna vermelde zeeschepen de haven binnen:

Duits ms « Blankenstein » van Bremen naar Antwerpen.

Nederlands ms « Marcella » van Gent naar Bergen.

Amerikaans ss « Lt. Robert E. Craig » naar Aarhus.

Libanees ss « Azur Med » van Antwerpen naar La Valetta.

Brits ms « Wakefield » van Lymington naar Antwerpen.

Belgisch ms « Lusambo » van Antwerpen naar Port Said.

Nederlands ms « Isis » van Londen naar Londen.

Deens ms « Ritva Dan » van Rouen naar Lulea.

Belgisch ms « Marcel » van Brugge naar Weymouth.

Pools trainingsschip « Dar Pomorza » van Las Palmas naar Helsingfors.

Duits ms « Lena » van Felixstowe naar Antwerpen.

Duits ms « Franz » van Felixstowe naar Pernis.

Amerikaans ss « Lt. Robert E. Craig » van Southampton.

Liberiaans ss « Gold Star » van Norfolk (Va).

Marokkaans ms « Marrakech » van Dieppe naar La Havana.

Duits ms « Freienfels » van Antwerpen naar Port Said.

Frans ms « Bounty » van Bordeaux naar Boulogne.

Brits ms « Bastion » van Rochester naar St. Valéry sur-Somme.

Brits ms « Tynewood » van Hull.

Nederlands ms « Triton » naar Creeksea.

De Meteorologische Prijs 1963 toegekend aan Z.565 „Narwal“



Een groepsfoto van de personaliteiten vóór de gebouwen van de rederij.

De Belgische Meteorologische prijs welke jaarlijks wordt toegekend door de directie van de Regie der Belgische Luchtwegen, en waarvoor alle vaartuigen die onder de Belgische vlag varen in aanmerking komen, werd voor de eerste maal toegekend aan een vissersvaartuig. Het zijn inderdaad drie opvarenden van het enige Belgische fabriekschip, de Z.565 « Narwal » die voor 1963 met deze prijs bedacht werden, nl. de bevelvoerder, kapitein ter lange omvaart, J. Pierloot uit Brussel, de eerste officier-marconist Paul Jamar en de tweede officier Hubert Cattoor.

Het was dan tijdens een intieme plechtigheid welke vorige week vrijdag in de burelen van de Maatschappij voor Hoogzeevervisserij aan

de Pathoekweg te Brugge, zetel van de rederij van de « Narwal » doorging, dat door de directeur van de Regie der Belgische Luchtwegen aan ieder der drie laureaten een prachtige prijs werd overhandigd. Onder de aanwezigen bemerkten wij verder P. Van Damme, burgemeester van Brugge, Graaf L. Lipkens, burgemeester van Knokke en tevens beheerder van de rederij; F. Traen, beheerder der Brugse Zeevaartinrichtingen; Thalamo, hoofd van de Visserijdiensten van de Gemeenschappelijke Markt; Van Gelder, waterschout te Zeebrugge, benevens de voltallige beheerraad van de Maatschappij voor Hoogzeevervisserij.

Het was de directeur van de Regie der Belgische Luchtwegen, die

na de prijsverhandiging in een korte toespraak wees op het grote belang van het door de « Narwal » gepresteerde werk. Hierop kwam de heer Maurice Van den Abeele, beheerder van de rederij, aan het woord die namens de rederij de directie van de Regie der Belgische Luchtwegen dankte voor de verkregen onderscheiding, terwijl hij tevens zijn waardering uitte voor het werk dat door de officieren van de « Narwal » werd aan de dag gelegd.

De plechtigheid werd besloten met een bezoek aan de fabrieksgebouwen.

WAT IS DE METEOROLOGISCHE PRIJS ?

Na al het voorgaande kan men zich wel eens de vraag stellen welke prestatie eigenlijk door deze prijs beloofd wordt. Dit zit zo in elkaar. Over gans de wereld geven alle schepen van om het even welke nationaliteit (dus naast vissersvaartuigen ook het ganse gamma van de zeevloot) regelmatig hun meteorologische waarnemingen door aan het Centraal Bureau te New-York. Aan de hand van de aldus ingewonnen informatie wordt dan met grote nauwkeurigheid een wereldkaart opgemaakt van de weersomstandigheden. De diensten welke hierdoor bewezen worden, zowel voor de luchtvaart als voor de scheepvaart, zijn van onschatbare waarde, gezien zij in hoge mate de veiligheid van deze verkeersmiddelen opvoeren.

Door het regelmatig verstrekken van een groot aantal nauwkeurige en preciese meteorologische inlichtingen, hebben de drie officieren van het Belgische fabriekschip hun bijdrage geleverd tot dit groot werk, en de wetenschappelijke en uitgebreide manier waarop zij dit hebben gedaan, was de aanleiding dat zij met de prijs werden bedacht.

Wij wensen dan ook de drie laureaten gemeend geluk met hun voorbeeldig werk. — B