



Het

VISSERIJBLAD

Illustration details: A harbor scene featuring a lighthouse with a crescent moon on its top, several sailing ships, a cart with a large wheel, and a basket of fish. The name 'BOSSCHEN' is written on the basket.

**Blankenbergse
Visserstypen**



«PIER DE GREVE»

KLEINE AANKONDIGINGEN

* Te koop : 1) Motorvisserstvaartuig in hout gebouwd in 1942. 30 Br. T. Motor AWA 120 pk van 1942. Geschat 1.200.000 F. Verkoopprijs 600.000 F. 2050V

2) Motorvisserstvaartuig 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 voordelige prijzen. Brieven onder nr 2068V.

* Gevraagd mede-eigenaar in vaartuig 300 PK. Gebeurlijk schipper of motorist. Zeer voordelige voorwaarden. Adres bur. blad onder nr 2060V.

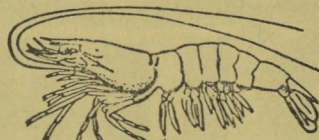
* Te koop : O.145, ouderdom : 1942. Motor GM. Kracht 40 pk. Z.w. Franciscusstraat 2 Oostende. 2067V

* Volledig uitgerust vissersvaartuig met een stevige motor van 50 pk te huur of op gemakkelijke voorwaarden te koop of te huur met recht van koop. Te bevragen bij het Visserijblad. 2064V

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

TE KOOP : MOTORVISSERS-
VAARTUIG met alle visserijbeno-
digdheden. Gebouwd in 1944 werf
Crabeels, voorzien van motor Mer-
cedes-Benz 79 pk. Z. w. bur. blad
nr 2061 V.

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



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

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)

«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.A.I.T.

SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL
TOT UW DIENST
VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS
VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD
meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
21, H. Baelskaal
Tel.: 715.70

NIJEUWPOORT
18, Hoogstraat
Tel.: 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel.: 541.21

CHANTIERS & ARMEMENT

SEGHERS

OOSTENDE

DEPOT RESERVEDELEN

A.B.C.

MOTOREN

ONDERHOUD DOOR GESPECIALISEERD PERSONEEL

WINSLOW

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

VOOR UW

MAZOUT

EEN ADRES

S.C.A.P.
OOSTENDE

Tel. 729.51

Zeer vlugge bediening

626W—2048V

Het VISSERIJBLAD

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

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

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

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

Standpunten

achteruitgang

EEN paar weken geleden kwamen er ons verschillende belangrijke verslagen in handen.

Het eerste verslag is dit over de toestand en de evolutie van de vissersvloot op 31-12-1958. Dit verslag wordt prompt ieder jaar door het Bestuur van het Zeewezen afgeleverd en geeft een duidelijk beeld over de toestand van rederijen, vloot en bemanning.

Het beeld wordt des te duidelijker als we het vergelijken met de voorgaande jaren en dat is eveneens mogelijk aan de hand van de verslagen voor de vorige jaren.

Zo stellen we bijvoorbeeld vast dat de gemiddelde ouderdom van de rompen geleidelijk vermeerderd van 13 jaar 2 maanden in 1948 tot 19 jaar 3 maanden in 1958.

En in deze algemene tabel vinden we cijfers die nog veel treffender zijn : de kleinste klasse vaartuigen verouderde langzaam maar zeker van 14 jaar 3 maanden (1948) tot 24 jaar en 4 maanden in 1948. De klasse II : van 11 jaar en 10 maanden tot 19 jaar en 4 maanden. Klasse III verouderde van 14 jaar 6 maanden tot 18 jaar in 1953, waarna verjonging tot 1957 (15 jaar en 8 maanden) maar een stilstand voor 1958.

Klasse IV : veroudering van 10 jaar 2 maanden tot 17 jaar 6 maanden, klasse V : van 5 jaar 8 maanden tot 19 jaar 7 maanden. De grootste motorenklasse : van 10 jaar 9 maanden in 1948 tot 17 jaar 7 maanden in 1958.

Voor de motoren is de achteruitgang niet zo sterk omdat nog tijdig nieuwe motoren gestoken worden. Maar het is opvallend hoe de kleinste twee klassen met steeds ouder wordende motoren werken.

We hebben ook eens een kijkje genomen bij de vorm van de rederijen en daar valt het op hoe de familiale verenigingen en feitelijke vennootschappen het meest te lijden hebben onder de krisisdruk en verdwijnen zodra het slecht begint te gaan.

— ★ —

DE vorige minister van Landbouw besloot een subsidie toe te kennen aan de reders die hun boekhoudingsgegevens indienden bij de zeevisserijdienst. Men deed het voor de 2.000 F premie die er aan verbonden was, maar men haalde zijn schouders op : wat zou daar uit worden ?

En nochtans heeft de zeevisserijdienst aan de hand van deze gegevens een klaar beeld gemaakt van de toestand van elke klasse vaartuigen. De gegevens werden in verschillende categorieën ingedeeld en aan de hand van de gemiddelden, gevolgtrekkingen gemaakt die een goed beeld geven van de ernstige toestand.

Voor de kleine kustvisserij werden vier klassen genomen : 40, 50, 60 en 70 P.K. Voor 1957 werd vastgesteld dat deze klasse een slecht jaar kende. De middenslag kustvisserij (schepen van 80, 90 en 100 P.K.) kende in 1957 goede uitslagen, vooral omdat deze scheepsklassen niet gebonden waren aan het (slechte) garnaalseizoen en ook vis op konden varen.

De kleine middenslag (120 P.K.) kende zeer afwisselende opbrengsten,

het gemiddelde was echter laag door dat enkele schepen zeer slechte uitslagen hadden gekend.

Voor de middenslagvaartuigen (150, 200 en 240 P.K.) kon voor 1957 geschat worden dat slechts een 30 % een bevredigende winst maakte, 70 % vaarden bijgevolg met verlies.

De klasse 300 P.K. gaf, op enkele uitzonderingen na, een onbevredigende uitslag voor de kleinere schepen, terwijl de grootste zeer goede resultaten behaalden.

De grote middenslag (ongev. 400 P.K.) kende in 1957 een goed jaar.

— ★ —

DE studie, in 1957 pas begonnen, kon in 1958 voortgezet worden en uit de eerste resultaten voor 1958 kan reeds volgende vastgesteld worden.

Een gevoelige verslechting voor de kleine visserij, de grote kustvaartuigen hebben hun voordelige positie verloren en de toestand der vaartuigen van 240 P.K. is nog verslecht.

Er kwam een lichte verbetering voor bij de kleine middenslag, vooral 150 P.K.

Maar, en dat merkt het verslag duidelijk op : er werd geen rekening gehouden met afschrijvingen en interesten op het geïnvesteerde kapitaal.

En hier komen we terug op de statistieken van het Bestuur van het Zeewezen. De reders verdienen amper genoeg om te leven er blijft niets over om tot verbetering of tot modernisatie over te gaan of de verouderde schepen te vervangen. En met dergelijk productieapparaat moeten we de Euromarkt in en staan we in volle concurrentie met Nederland in de Benelux.

We zijn bevoordeeld door de grotere werkkraft van onze bemanningen, maar deze faktor is onmiddellijk uitgeschakeld door de verouderde vaartuigen, met kostelijk onderhoud en de verder afgelegen visgronden dan die van de andere landen.

Maar daar komt nog iets anders uit het hoekje kijken. Gezien de moeilijke toestand van het bedrijf doen talrijke reders beroep op het Krediet aan de Nijverheid om de zo nodige herstellingen of verbeteringen uit te voeren. Ze verbinden zich tot het afbetalen van een schuld gedurende een bepaald aantal jaren, samen met de interesten op dit kapitaal.

Deze verbintenissen gebeuren aan de hand van de actuele toestand en vooral met hoop op beter. Wanneer we nu zien dat de opbrengsten niet meer voldoende zijn om afschrijvingen en interesten op het geïnvesteerde kapitaal af te betalen, dan betekent dit, dat voor 70 of meer % net kapitaal door de Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid niet meer kan betaald worden en dat de eigen reserve welke in de werken gestoken is verloren is.

Dan moet het ons niet verwonderen dat de vloot geleidelijk veroudert, dat rederijen, vooral familiale ondernemingen verdwijnen en dat schepen aan de ketting gelegd worden en openbaar verkocht om de schulden (zoveel mogelijk) af te betalen.

J.H.K.

Oostendse Vismijnecho's

DE ZATERDAGMARKT

Het eerste en ook praktisch het enige wat over de zaterdagmarkt te schrijven valt is het aanstippen en onderlijnen van de formidabel hoge prijs die betaald werd voor kreeftjes die door de Z.539 van de Kreeftenput werden binnengebracht. De totale vangst bedroeg 12 bennen maar bracht meer dan 20.000 F op. Voor de grote kreeftjes werd dan ook niet minder dan 1.890 F betaald hetgeen neerkomt op 63 F per kilo. Voor de kleine werd 1.360 F betaald of ca 46 F per kilo. Men moet daar echter nog de aankooptaks van 7,5 pct bijdoen en de winst van de verschillende tussenpersonen vooraleer de verbruiker de prijs voor zijn neus krijgt. Laten we dan ook niet kwaad worden en de handelaar voor woekeeraar uitmaken als zijn kreeftjes meer dan 100 F per kilo kosten, want ook het koken brengt nog heel wat gewichtverlies mee. Al met al werd het voor de Z.539 een lonend reisje want ook nog een mooie vangst tong en een 30-tal bennen vis werden gelost. De tongen kregen een behoorlijke prijs die toch wel iets hoger was dan deze van woensdag. Tenslotte werd na een reis van 10 dagen 11.020 F besomd hetgeen lang niet slecht is.

TE VEEL VIS MAANDAG

Eens de vastenperiode voorbij is de maandag niet langer de gunstigste verkoopdag aangezien het zwaartepunt van de verkoop naar de vrijdag verschuift en de woensdag als visdag niet zo veel meer te betekenen heeft. Het is dan ook geraadzaam op deze maandagmarkt niet te veel vis aan te voeren opdat de prijzen na de eerste verkoopdag niet al te laag zouden gedaald zijn. Eens een zeker peil bereikt gaat het niet meer zo gemakkelijk om dit peil opnieuw omhoog te krijgen. Zo iets gebeurde maandag laatst toen er niet minder dan 25 schepen aan de afslag waren met een gezamenlijke vangst van circa 6.100 bennen vis, tong en kreeftjes. Deze aanvoer was daarenboven nogal eenzijdig en bestond hoofdzakelijk uit ronde vis. Er waren vijf IJslanders op de markt en de directie van de vissershaven besloot dan ook op twee plaatsen te verkopen waardoor dus voor het eerst het allernieuwste verkoopsysteem werd toegepast. Men begon dus om 7 u. de IJslandse vis te verkopen waarbij terzelfdertijd ook de kreeftjes door een andere ploeg verkocht werden. Klokslag 7.30 u. werd dan terug overgeschakeld naar het oude nieuwe systeem waarbij IJslandvis en andere vis samen verkocht worden. Eens de IJslandvis verkocht kwam men terug aan het aanvangspunt van alle systemen: de gewone verkoop op een plaats met grote en kleine vis of afzonderlijk. Vandaag dus werden de drie methoden tot één methode verwerkt of wat er al niet kan gebeuren in de vismijn om 11 uur 30 was alle vis verkocht en zal men wel een groot uur hebben ingewonnen dan indien alleen de oudste methode gebruikt geworden was. Het doel, de verkoop eindigen vóór 12 uur (of is het 12u30) was dus bereikt.

In verhouding tot de aanvoer waren de prijzen nog betrekkelijk goed al was de markt dan ook dalend. Vooral tongen kenden een neergaande prijs. IJslandse vis-

soorten waren van begin af aan niet duur en vooral kabeljauw, schelvis en koolvis kenden een weinig dure dag. Alleen de schaarse soorten waren natuurlijk in trek en dit waren bonen, heilbot en ook wel schartong. De vangsten van deze visgrond waren niet erg omvangrijk (de grootste bevatte 750 bennen) waardoor ook de opbrengsten niet erg hoog waren. Ieder vaartuij van deze visgrond zette kreeftjes op de markt zij het dan in zeer kleine hoeveelheden. De hoogste besomming was voor de O.89 die 257.435 F opracht terwijl de O.269 genoegen moest nemen met 173.000 F.

Lonende vangsten van de Noordzee op één na, deze van de O.215 die zowat de helft van de andere loste. Witte kabeljauw behield de ganse markt een renderende prijs. De andere soorten waren weinig in trek met vooral kleine schelvis en totten goedkoop. De O.215 bereikte een opbrengst van 87.365 F en was hiermee de laagste van de vier. De O.278 lukte een opbrengst van 169.450 F en was hiermee van de Noordzee de beste besommer.

Nogal veel Kanaalschepen, de meeste met eerder geringe vangsten. Een viertal vaartuigen losten grotere tongenvangsten waarvoor echter maar matige prijzen bekomen werden, prijzen die lager werden naarmate de markt vorderde. Rogsoorten werden aan weinig lonende prijzen verkocht. Schotse schol was schaars en duur. Eens te meer was het de Z.543 die met het hoogste cijfer uit de bus kwam: 145.430 F. Het laagste resultaat was voor de O.132 die 59.400 F besomde. Middelmattige Westvangsten werden door vier schepen op de markt gezet. Bijna alle soorten waren goedkoper dan verleden week en de hoogste opbrengst die gelukt werd beliep dan ook maar 43.600 F dit voor de O.192. De O.349 haalde slechts 25.030 F en boekte hiermee het laagste resultaat van de dag. Voor de Z.412 van de Kreeftenput was het nogal een mooi reisje. Er kon inderdaad een mooie vangst tong op de markt gezet worden, benevens een kleine vangst kreeftjes die evenwel zeer goed verkocht werden tot 1.200 F de ben. De opbrengst van 91.720 F was dan ook renderend. De Z.514, de andere Kreeftenputter, besomde 52.370 F maar was ook drie dagen minder in zee.

DE GARNAALVISSERIJ IN MAART

Het is zeker al een paar jaar geleden dat in de maand maart nog 54.975 kg garnaal aangevoerd werd. Dit was dit jaar dan wel het geval waardoor meteen meer dan het dubbele van vorig jaar werd binnengebracht en dit niettegenstaande er de ganse maand een tiental schepen op sprot bleven visen te Oostende. Te Zeebrugge werd zoveel aangevoerd als in twee andere havens samen zodat ook daar de grootste verhoging te noteren is. Oostende was nochtans de haven waar de vangst per schip het sterkst steeg. De hoogste prijs werd te Zeebrugge betaald (43,28 F per kg), de laagste te Oostende (39,38 F). Gemiddeld werd een prijs bereikt van 40,57 F wat een daling betekent van 15,48 F. De gemiddelde vangst steeg echter van 44 naar 61 kg, waarbij te Zeebrugge de grootste vangsten binnengebracht werden

(86 kg). In die haven werden dan ook de hoogste opbrengsten bekomen (3.624 F). Gemiddeld was de opbrengst per schip iets hoger dan verleden jaar, 2.481 tegenover 2.478 frank. Het aantal vangsten was echter beduidend groter zodat de garnaalvloot in haar geheel zeker heel wat beter uitgekomen is dan in maart 1958. De totale opbrengst beliep in 1958 1.264.224 F tegenover 2.230.548 F dit jaar.

DRIE MAANDEN GARNAALVISSERIJ IN 1959

Evenals in maart alleen tekent zich de toestand gunstiger af voor onze garnaalvissers. Gedurende het eerste kwartaal 1959 dan in de overeenkomstige periode van 1958. Ook hier is een verdubbeling van de aanvoer waar te nemen zonder dat daarom het aantal vangsten verdubbelde. Dit aantal vangsten verhoogde echter wel aanzienlijk en wel van 853, naar 1.367 voor gans de kust. Dit wijst echter ook op een gunstiger weer waardoor dezelfde schepen meer konden uitvaaren en aldus een hogere opbrengst bereiken. De totale aanvoer steeg van 41.249 naar 92.024 kilo waarbij ongeveer 3/5 te Zeebrugge geland en verkocht werd. Het was ook te Zeebrugge dat de grootste vangsten per schip gelost werden namelijk 96 kg hetgeen een verbetering geeft van 15 kg. De gemiddelde vangst voor gans de kust steeg van 48 naar 68 kilo. De totale opbrengst vermeerderde met 1.476 duizend F en bedroeg nu 3.881.086 F. Het enige wat daalde, iets wat overigens ook normaal was, was de prijs. De daling was echter nogal aanzienlijk en ging van 58,29 F naar 42,17 F. Toch werd nog een lichte verbetering van de gemiddelde opbrengst bereikt waarbij vooral te Oostende de uitslagen beter waren (plus 79 F). In totaal ging de opbrengst stijgen met 200 F en beliep nu 2.839 F. Laten we hopen dat het dit jaar eens een garnaaljaar wordt waarmee onze kleine visserij de kans mee zou krijgen om zich uit het slop omhoog te werken.

STIJGENDE DINSDAGMARKT

Een 1500 bennen vis minder op de markt dan op de maandagmarkt. Ronde vis was er nog meer dan voldoende aangezien van Noorwegen en Noordzee maar dan vooral van IJsland telkens een grote vangst werd aangevoerd. IJslandvis was dan ook verre van duur. De andere vis was eerder schaars en de meeste soorten waren dan ook duurder dan gisteren. Tongen bleven evenwel goedkoop en kregen nog lagere prijzen dan gisteren. Over het algemeen dus wel iets betere markt dan gisteren.

De O.80 was vandaag de enige IJslander op de markt en zette een vangst van bijna 1.800 bennen op de markt. Het grootste deel van deze vangst bestond echter uit koolvis en gullen die zeer goedkoop verkocht werden. Ook kabeljauw was niet duur en schelvis werd matig verkocht. Dit waren zoal de enige soorten die van deze visgrond aangevoerd werden. Ook van Noorwegen werd er door de O.294 niet veel anders op de markt gezet. De gemiddelde prijs per ben was dan ook niet erg hoog en bedroeg voor IJslandvis ca 300 F de ben terwijl voor de vangst van

Noorwegen een gemiddelde prijs van 310 F werd bereikt. Beide opbrengsten waren dan ook verre van lonend: 542.000 F voor de O.80 en 435.000 F voor de O.294.

Een nogal grote vangst van de Noordzee waarvoor goede prijzen betaald werden. Witte kabeljauw werd duur verkocht en tenslotte kon 204.360 F besomd worden. Opnieuw kleine vangsten van het Kanaal die zelfs nog iets kleiner waren dan gisteren. De meeste reizen waren ook korter. Rogsoorten vooral heilrog, waren duurder dan gisteren terwijl soldaten, staartvis en rare soorten eveneens beter verkocht werden. Tongen en wijting bleven evenwel goedkoop. De laagste opbrengst was voor de O.147 die een zeer kleine vangst aanvoerde en na 11 dagen 29.120 F opracht. Voor de Z.419 werd het hoogste cijfer genoteerd: 116.700 F. De rest van de aanvoer werd op de markt gezet door de Westschepen die evenmin als gisteren grote vangsten binnenbrachten. De prijs was echter beter voor rog en waar ook voor haai en zehond goed werd betaald konden toch nog redelijke opbrengsten bereikt worden, deze waren begrepen tussen 24 en 63.370 F, respectievelijk voor de Z.556 en voor de N.722.

DE GARNAALAANVOER GEDURENDE DE LAATSTE WEEK

Deze week werd opnieuw een stijging van de garnaal aanvoer waargenomen waarbij ook de prijs op hetzelfde peil bleef en zelfs gemiddeld iets beter was dan verleden week. Ook de vangst per schip is opnieuw toegenomen en zo werd het tenslotte de beste week sedert het begin van dit jaar. Maandag 11. werd de tot hertoe grootste aanvoer per dag van dit jaar verkocht. Deze beliep 1.925 kg en werd door 42 schepen op de markt gebracht. Van 31 maart tot 6 april werden aldus 8.498 kg verkocht door 179 schepen. De opbrengst hiervan bedroeg 346.217 F hetgeen een gemiddelde prijs geeft van 40,74 F tegenover vorige week 39,91 F. De vangst per schip steeg van 44 naar 47 kg en zodoende ging ook de gemiddelde opbrengst verder stijgen. Deze beliep deze week 1.934 F tegenover 1.781 F vorige week. Toch worden er nog steeds vangsten van minder dan 20 kg en zelfs nog een van 8 kg gelost, dit door de O.75, schip dat meteen ook de laagste opbrengst van de week noteerde: 424 F. Voor de O.271 werden de maximumcijfers van deze week geboekt: 117 kg voor 3.948 F.

De garnaalvissers deden het zelfs zo goed dat ze deze week betere opbrengsten lukten dan de sprotvissers. De sprotvisserij loopt ondertussen ver ten einde en zo zou maandag laatst de laatste sprot van het seizoen binnengebracht zijn. Er zou immers niet meer uitgevaren worden, dit wegens het feit dat de kopers geen sprot meer kunnen gebruiken. In elk geval zal het wel een rekord zijn dat tot 6 april nog sprot aangevoerd wordt. In de voorbije week was het niet veel bijzonders meer. Alleen de prijs ging nog stijgen maar wegens een al te sterke daling van de vangsten waren de opbrengsten veel minder dan verleden week. In totaal werd nog 9.318 kilo aangevoerd door 28 schepen. De prijs die hiervoor betaald werd beliep 4,80 F en de totale opbrengst was 44.798 F groot. In plaats van 505 kg werd nu nog slechts 332 kg aangevoerd. De opbrengst per schip verminderde van 2.314 tot 1.599 F.

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

V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort op zaterdag 11 april van 15 tot 17 uur in de vismijn.



ALS IEDEREEN VEEGT
VOOR ZIJN EIGEN DEUR
IS DE GANSE STRAAT
SCHOON

Wederoproeping van vissers die soldaat zijn geweest

Het komt niet veel voor dat vissers soldaat zijn geweest, vermits ze automatisch uitstel en uiteindelijk definitieve vrijstelling krijgen van de soldatendienst wanneer ze varen.

Het komt echter wel af en toe voor dat vissers pas na hun soldatendienst aanmonsteren aan boord van vissersvaartuigen en dan beginnen pas de moeilijkheden.

Zo deed zich vorig jaar het volgende geval voor. Een vaartuig lag binnen voor de jaarlijkse kuis. De motorist bleef werken aan boord om de motor te kuisen. Hij was echter afgemonsterd en werkte dus in gewone daghuur bij de reder.

De motorist had echter zijn militaire dienst vervuld en kreeg op dat ogenblik een bevel tot wederoproeping voor één maand. Waar de zeelieden ter koopvaardij die, na hun soldatendienst aanmonsteren, vrijgesteld worden van wederoproeping, is dit voor de visserij nog niet het geval.

Onze motorist diende een vraag in tot vrijstelling die hij evenwel niet kon bekomen. Dan werd gevraagd om uitstel te bekomen en als antwoord bekwam men dat wel uitstel kon bekomen worden op voorwaarde dat de motorist aangemonsterd was. Vermits het schip nog niet kon in zee gaan daar de kuis nog niet gedaan was, moest de motorist op een ander schip aanmonsteren om zijn uitstel te bekomen en zijn schip verder in orde te brengen om een paar dagen later in zee te gaan.

Tenslotte betekende dit echter een «uitstel» zodat de moeilijkheid zich bij een nieuwe oproeping weder zal voordoen.

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys heeft tengevolge hiervan een parlementaire vraag gesteld aan de Minister van Landsverdediging.

«Als ik goed ben ingelicht worden de personen, die hun militaire dienstplicht volbracht hebben, en nadien aangeworven worden op schepen van koopvaardij, van alle verdere wederoproeping ontslagen. De personen evenwel, die na hun dienstplicht vervuld te hebben, aangeworven worden op schepen van de zeevisserij, worden van de wederoproeping niet ontslagen. Zij kunnen wel uitstel van wederoproeping bekomen, maar naderhand moeten ze dan toch binnen gaan.

Daar waar de vissers ontslagen worden van de dienstplicht, even-

als de andere zeevarenden, zien wij niet in waarom er een verschil van behandeling is voor de bijkomende wederoproeping? Het geval heeft zich reeds voorgedaan dat een motorist van een vissersschip opgeroepen wordt voor een kamperperiode van bijna één maand. Uitstel werd gevraagd maar niet toegestaan omdat op de gestelde datum het schip waarop hij vaarde in herstelling was... voor nog enkele dagen!

De Minister gelieve mij mede te delen of er voldoende reden bestaat om die betreuwenswaardige houding ten overstaan van onze vissers te handhaven en zoniet, of hij een wijziging in de huidige reglementering voor de militairen met onbepaald verlof wil doorvoeren in de door de vissers gewenste zin?

Brevetten, diploma's, certifikaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart

De volgende brevetten en diploma's zijn in de loop van februari 1959 toegekend.

Brevet van kapitein ter lange omvaart : Dispas J.J.; Van Dyck R.H.; Clement A.M.

Brevet van luitenant der lange omvaart : Van Reeth F.U.; Hermans K.J.

Brevet van tweede luitenant ter lange omvaart : Deschepper E.A. J.; De Schepper R.H.; Kint J.P.E.; Caudron C.H.M.; Houthof G.P.D.; Kerger A.C.L.; Van Havre J.G.H.; Wyndaele O.V.; Dethier F.J.G.; Vander Mijsbrugge J.K.C.; De Vos J.W.J.; Bouton P.L.M.; Windmolders P.; Demeij C.J.G.; Raekelboom U.J.F.; Wellens J.A.M.; Debeer F.M.J.; Barischew M.A.; Van Steenkiste F.L.C.; Magnoli F.O.A.; Vermorgen F.H.K.; Blanquaert P. R.S.; Lorent J.P.R.; De Man J. W.P.; Gasse F.C.L.; Vynckier J. M.G.; Piette S.D.A.; Fraidherbe C. A.; Van Gaever G.L.; Durand A. P.; Bedert R.R.; Goossens J.L.; Pauwels L.A.; De Maeyer A.H.J.; Guyaux P.V.E.; Holthof P.J.L.; Maes R.P.L.; Aubry J.J.S.; Jacobs J.D.M.; Vlietinck R.M.L.; Meurant G.L.R.; Naens L.L.; Philippart R.B.J.; Azaert A.P.J.; Van Laeken O.G.K.; Gibon A.P.E.; Levaque R. O.G.; Peerrs H.A.; De Ruyter J.

A.; Deseck P.M.P.; Roderbourg J. M.H. Van Brempt W.L.J.

Diploma van aspirant-officier ter lange omvaart : De Clerck K.F.E.; Heris J.; Deseck P.M.P.; Petit J.C. E.; Hiroux J.E.L.; Durand A.P.G.; Biltjes P.M.C.; De Bruyne W.G.; Delaide H.Z.G.; Duerinck L.F.C.; Backes G.L.V.; De Meulder F.X. V.; Vervaecke G.C.M.; Daneels L. G.; Soggin R.L.R.; Schmit R.J.M.; Christiaen N.A.C.; Thierry J.F.R.; Bernimolin J.N.E.; Vlaislour G.G. M.; Van Laeken O.G.K.; Demeulemeester R.D.G.; Gunst R.I.; Dehareng G.E.G.; Van Caenegem J.M. B.; Brieven I.; Ghys R.C.; Van Vlierberghe R.C.Y.; Stas A.J.M.; Thys K.V.; Verstappen J.E.W.; Van Belle H.J.E.; Berteloot E.C.; Seghers L.H.; Belpaeme M.M.; Marryns G.A.M.; Henrotin L.N.J.; Van den Broeck L.L.J.; Wygaerts L.M. G.; Massart J.P.M.; Deckers J.J.L.; Guyaux P.V.E.; Geers H.S.; Dasseville J.E.H.; Dhondt F.M.A.; Renier R.J.; Pison H.A.C.

Brevet van schipper ter kustvaart : Declercq R.J.

Brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding : Broeckaert L.G.

Brevet van schipper ter visserij tweede klasse : Vandierendonck E. R.; Vandierendonck L.H.

Is de Oostendse Vissershaven een dok voor te verkopen schepen?

Ons blad en de bevoegde rederskringen hebben reeds dikwijls de lamledige toestand aangeklaagd waarin de vissershaven zich bevindt, waar het om gaat onze lade-nde vaartuigen plaatsruimte te geven.

We vernemen dat het Schepen-college thans kortdaat is opgetreden en aan de belanghebbende middens heeft laten weten dat thans aan de reders van de aldaar voor verkoop liggende schepen een schrijven werd gezonden welke een laatste waarschuwing betekent.

Mochten zij thans naar een ander dok niet verplaatst worden, dan zullen ze ambtshalve op hun kosten verplaatst worden.

Benoeming van Waterschout

Bij koninklijk besluit van 14 februari 1959, werd de heer Vandendorpe F.G., waterschout 3e klasse bij het Bestuur van het Zeewezen, bevorderd tot waterschout 2e klasse met uitwerking op 1 september 1958.

Zeevaartinspectie

Met ingang van 1 april heeft de heer R. Vancraeynest zijn functie van directeur van administratie bij het hoofdbestuur van het Zeewezen te Brussel opgenomen.

Dhr hoofdinspecteur-directeur P. Muylers werd van dezelfde datum af aan het hoofd van de diensten van de Zeegroep der Kust geplaatst en zal tevens de functies van Districthoofd van de Zeevaartinspectie, Oostende, vervullen.

N.V. PECHERIES A VAPEUR

Maatschappelijke Zetel : Oostende, 14, H. Baelskaai

Handelsregister Oostende nr 172

De gewone algemene vergadering wordt gehouden op dinsdag 21 april 1959 te 16 uur te Oostende, ten maatschappelijke zetel, met volgende dagorde :

Verslag van de Beheerraad en van de commissaris ;

Goedkeuring van de Balans en Winst en Verliesrekening afgesloten op 31 december 1958 ;

Ontlasting van de Beheerders en Commissaris ;

Statutaire benoemingen ;

Benoeming van een bedrijfsrevisor.

Nederlegging van de titels : 5 vrije dagen voor de vergadering bij de Bank van Brussel te Oostende en te Brussel.

2066V

DE VERKOOP VAN HET VISSERIJBLAD

Afzonderlijke nummers van dit vakblad dat wekelijks verschijnt, zijn alleen verkrijgbaar in «Noordzee Boekhandel», Vindictivelaan 22, Oostende of ter drukkerij, Sint-Jorisstraat 18, aan de prijs van 5 F.

Prijsverhoging op brandstoffen

Vanaf maandag 6 april werd een nieuwe (de hoeveelste ?) verhoging toegepast op de verkoopprijzen van gasolie en fuel oil. Dit als gevolg van een verhoging der forfaitaire taksen op deze brandstoffen, terwijl thans de fuel eveneens onderworpen wordt aan een accijnsrecht van 100 F per 100 kg., waar er vroeger geen accijnsrecht was.

Voor zone 2, waartoe West-Vlaanderen behoort, zijn de verkoopprijzen de volgende :

Gasolie : 2,28 F (vroeger 2,54)
Lichte Fuel : 2,17 F (vroeger 1,97).

Extra Zwarte : 1,41 F (vroeger 1,24).

Gezien deze verhoging uitsluitend het gevolg is van wijzigingen van taksen en rechten, zijn voor de visserij de verkoopprijzen dezelfde gebleven.

Het is spijtig aldus te moeten vaststellen dat België zijn naam eer aandoet van een duur land te zijn, gezien aldus de prijsverschillen met de naburige landen steeds vergroten, vooral dat deze brandstoffen een belangrijke factor zijn bij de fabricatie van talloze produkten.

In de bedrijfsraad voor de visserij

Te Oostende in plenaire vergadering bijeengekomen onder voorzitterschap van de heer H. Smislaert, bestendig afgevaardigde van de provincie West-Vlaanderen, heeft de Bedrijfsraad voor de Visserij enkele belangrijke vraagstukken over de visserij behandeld.

De Raad hechtte vooreerst zijn goedkeuring aan het Inleidend Verslag over de problemen van het visserijbedrijf in de Europese Economische Gemeenschap.

In dit Inleidend Verslag wijst de Raad er vooraf op dat het moeilijk is reeds bij de aanvang van de gemeenschappelijke markt nauwkeurige stellingen te formuleren over de aanpassingsproblemen die de EEG voor het visserijbedrijf zal meebrengen. Naarmate de problematiek duidelijker zal worden en de studies zullen worden aangevuld, meent de Bedrijfsraad beter gewaagd te zijn om beperkte en gedetailleerde adviezen uit te brengen over de tijdens de overgangperiodes gerezen vraagstukken.

Door de ontleding van de diverse aspecten van de visserij, alsmede van de ontwikkeling van de normale vooruitzichten van het bedrijf in het kader van de E.E.G., heeft de Raad nochtans enkele algemene richtlijnen naar voren kunnen brengen. Het eerste deel van het verslag bevat een analyse van het visserijbedrijf in de E.E.G. Achtereenvolgens worden bestudeerd de samenstelling van de vloot in de landen van de E.E.G., de uitbatingsvormen, de bemanningssterkte en productiviteit, de aanvoer, de aanvoerprijzen, de distributie, de visverwerkende nijverheden, het verbruik en de handelsbetrekkingen van de partnerlanden.

In een tweede deel worden enkele tendensen onderzocht in het licht van de nieuwe elementen die zich door de geleidelijke tot stand koming van de E.E.G., zullen voordoen. Daartoe worden in dit deel de toestanden en de vooruitzichten van de afzetverhoudingen van de belangrijkste zeeprodukten geanalyseerd.

Tenslotte wordt in een derde deel een opsomming gegeven van enkele belangrijke vraagstukken, waarvoor het Belgische visserijbedrijf zich in de E.E.G. geplaatst ziet. Deze problemen hebben zowel betrekking op de productie en de aanvoer als op de binnenlandse distributie en de buitenlandse betrekkingen.

Vervolgens keurde de Bedrijfsraad eenparig het advies over de slooppremie goed. Dit advies werd opgesteld ingevolge de vraag van de Minister van Landbouw, en omvat, behalve de doelstelling van een

slooppremie, de criteria van toekenning, het bedrag en de budgettaire weerslag van dergelijke financiële overheidstussenkomen.

De Raad ging eveneens akkoord over een memorandum betreffende keuring van zeeprodukten. Dit memorandum werd uitgewerkt op vraag van de Minister van Volksgezondheid en van het Gezin. In het memorandum heeft de Raad vooraf rekening gehouden met de wettelijke schikkingen met betrekking tot de keuring, o.m. het decreet van 16-24 augustus 1790 over de gemeentelijke bevoegdheid en de wet van 15 mei 1870 die belet de vishandel te belemmeren.

Verder is de Raad van oordeel dat de keuring in hoofdzaak afhangt van de bekwaamheid van de keurders en suggereert o.m. in dit verband dat bekwaamheidsproeven door een enige en vaste jury zouden worden afgenomen. Het memorandum houdt verder rekening met de speciale aspecten bij de organisatie van de keuring.

Tenslotte behandelde de Raad een reeks administratieve vraagstukken.

DRUKKE DAGEN VOOR DE VISSERIJ-LEIDERS

Sedert enkele weken komt er beroering in de Visserijkringen en naarmate de nood het grootst is, wordt de noodzakelijkheid meer en meer gevoeld alle persoonlijke belangen op zij te zien schuiven opdat het mogelijk zou worden te redden wat er nog te redden is.

Vrijdag jl. werd door de besturen van V.B.Z. en Unie het ontwerp van Opvangregeling van vis, garnaal en sprot uitgewerkt en goedgekeurd. 's Namiddags had te Breskens een lang onderhoud plaats tussen de heer Vandenbergh, Klausing en de voorzitter van de reders aldaar, dat zeer nuttig was voor wat de opvangregeling van garnaal en sprot betreft. We komen hier later op terug.

Maandag vergaderde de propaganda Commissie voor vis op het stadhuis te Oostende en heden donderdag had een belangrijke vergadering plaats van de bedrijfsraad en de vissershavencommissie, en morgen vrijdag, zal het gaan over de aanvoerverwachtingen, zodat deze drukke week veel nuttigs kan bijbrengen.

Mosselzaadzoekers te Nieuwpoort

Zoals telken jaar wordt ons havenhoofd bezocht door vaartuigen van vreemde nationaliteit op zoek naar mosselzaad die hier te Nieuwpoort in grote hoeveelheden te vinden zijn. Zopas werd de haven aangedaan door 2 vaartuigen met als thuishaven Boulogne sur Mer. Beide vaartuigen waren opgehouden door de mist van de laatste dagen en moesten enige tijd schuilen te Nieuwpoort alvorens met hun lading mosselzaad naar Frankrijk te kunnen varen. Voegen wij er bij dat ook Nederlandse sloepen hier telkenjare mosselzaad komen trekken. — N.

N.3 verloor schroef

De N.3 «Rita» van schipper Jules Rathé die in de nabijheid van de Westhinder aan het vissen was, had met moeilijkheden af te rekenen. Plotseling stelde men vast dat het achterschip aan hevige schokken onderhevig was. Onmiddellijk werd de schroef stilgelegd en werd het schroefwater onderzocht. Niettemin werd niets vastgesteld. Na het onderzoek werd de motor terug aangezet, maar deze draaide nu onbelast. De schipper die meende dat zijn schroef verloren was, riep de hulp in van de N.740, van schipper Hoornaert Roger die in de nabijheid viste. De N.740 nam de N.3 op sleeptouw. Zonder ongelukken of last werd de thuishaven bereikt. Onmiddellijk werd de N.3 door de motorredboot naar de kuisbank gesleept. Bij laag water werd alsdan vastgesteld dat drie bladen van de schroef verdwenen waren. Men meent dat de schroef aldus met een onder water stekend voorwerp in botsing is gekomen. — N.

Gemerkte pladijs opgevist

Toen de bemanning van de Z.511 de vangst aan het sorteren was, vond men een gemerkte pladijs. Deze werd gevangen op 32 vadem diepte en had volgende kenmerken: EB8482. — Z.

NA OOSTENDE...

Vismijnrechten te Zeebrugge van 1,25 F op 1,— F

Er is deze week verheugend nieuws voor de Zeebrugse reders. Na de actie te Oostende door het Verbond der Belgische Zeevisserij om de vismijnrechten van 1,25 pct op 1,— pct te brengen, heeft Hand in Hand Zeebrugge het verzoek ingediend bij het Gemeentebestuur te Brugge om de mijnrechten eveneens op 1 pct terug te brengen.

Het ging heel wat gemakkelijker te Zeebrugge dan te Oostende, want het Gemeentebestuur van Brugge, hierin gunstig geadviseerd door het Schepencollege, besloot eveneens de mijnrechten terug te brengen op 1 pct. Dit moest echter nog goedgekeurd worden door de Bestendige Deputatie. De Heer Smislaert deelde zopas mede dat dit besluit van de gemeenteraad van Brugge door de Bestendige Deputatie goedgekeurd werd zodat de Zeebrugse reders in hun thuishaven ook het verminderd tarief zullen genieten.

WANDELAER ET SUR L'EAU

Het maandschrift voor april is verschenen met zijn gewone interessante rubrieken over nieuwe koopvaardisshepen, een artikel over het moderne schip, kroniek van Kongo, Nieuws van de kust, de Red Star Line, de zee gezien door de schilders, en talrijke interessante artikelen over yachting waarin M.C. Pauwaert uitmunt. Dit mooi tijdschrift is verkrijgbaar in Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende, en ten eerste aanbevolen.

BELGISCH-NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK VOOR 1959 UITVERKOCHT

Het spijt ons onze lezers te moeten melden dat vanaf heden de Belgisch-Nederlandse visserijalmanak voor 1959 zo'n groot succes heeft gekend, dat tengevolge van talrijke vragen uit Nederland en België, dit zo nuttig werk is uitgeput.

DE O.128 OPGESLEEPT

De O.128 van reder Verleene, moest in de nacht van maandag op dinsdag door de O.135 naar Cuxhaven opgesleept worden met de korre in de schroef, waar de O.128 op de slipway moest geplaatst worden, waar na nazicht het vaartuig opnieuw zee kon kiezen.

Opslepingen Zeebrugge

Toen de Z.812 schipper-eigenaar Louis Vlietinck ter visvangst was leed het schip motordefekt. Op een gegeven ogenblik viel de motor stil, alhoewel niets abnormaals kon gevonden worden, kon de motor niet meer op gang gekregen worden. De hulp werd ingeroepen van de Z.493 schipper Devent Camiel, die het vaartuig op sleeptouw nam naar de thui haven.

De Z.502 schipper Vantorre René, was ter garnaalvangst toen de motor al vissend onregelmatig begon te draaien. Men stelde vast dat de flens koppeling van de brandstofpomp gebroken was. De Z.538 van schipper De Groote Raymond sleepte het defekte vaartuig op naar de thuishaven.

De Z.465 van schipper Calus Leopold was ter garnaalvangst toen de kor in het schroef terecht kwam. De hulp werd ingeroepen van de Z.506 schipper Bodijn Achiel die in de nabijheid viste en het vaartuig op sleepte naar de thuishaven.

Vliegtuigmotor opgevist

Toen de Z.454 ter visvangst was op ongeveer 28 mijl NW van Zeebrugge en men de kor wilde inhalen bleek het dat een zwaar voorwerp in de kor stak. Met man en macht werd de kor bijgehaald en dan tenslotte met veel moeite aan boord gehesen. Een 12 cylinder motor stak in het net, van een vliegtuig. De eigenaardige vangst woog ongeveer 800 kg.

Een belangrijke bevordering voor ex-waterschout AN. DE MULDER



Het Staatsblad heeft enkele dagen geleden de benoeming bekend gemaakt van kapitein Anatole J. De Mulder, thans inspecteur van het Belgisch Loodswezen te Vlissingen, tot Scheepvaartkundig adviseur-directeur bij het Bestuur van het Zeewezen.

Vele Oostendenaars en in het bijzonder de reders en vissers welke tijdens de oorlog aan onze kust verbleven, kennen nog zeer goed de heer De Mulder en weten in welke moeilijke en delikate omstandigheden deze knappe ambtenaar zijn taak als adjunct-waterschout te Oostende vervulde.

Hoevelen hebben het terugkrijgen of terugbrengen van hun schip aan hem niet te danken, zowel uit geallieerde als uit Duitse handen?

Hoeveel honderden vissers en reders werden tijdens de oorlog door hem niet geholpen? Alleen zij die hier bleven kennen de waarde van de onschatbare diensten door deze knappe ambtenaar aan ons land en aan onze visserij toen bewezen. «Nautilus» het maandtijdschrift van het Kon. Belg. Zeemanscollege, schrijft in zijn nummer van april dienaangaande het volgende:

«Bij K.B. van 3 februari 1959 werd H. A. J. De Mulder, kapitein dienstchef van het Belgisch loodswezen te Vlissingen, tot scheepvaartkundig adviseur-directeur bij het hoofdbestuur van het Zeewezen benoemd.

Hij werd te Ledeberg op 26 ju-

li 1909 geboren. Na het voleindigen van zijn middelbare studies aan het Koninklijk Atheneum van Gent, zocht hij zijn toekomst op zee. In 1926, na te Oostende aan boord van het opvallend schoolschip «Comte de Smet de Nayer» zijn eerste maritieme opleiding te hebben genoten, scheepte hij, als kadet in aan boord van het schoolschip «L'Avenir». Van 1928 tot 1938 voer hij in de verschillende functies van luitenant in dienst van de «Purcina» gevestigd te Gent. Ondertussen, in 1932, op 23-jarige leeftijd, slaagde hij in het examen van kapitein ter lange omvaart. Einde 1938 trad hij in staatsdienst als zeeloods.

Gedurende de oorlogsjaren 1940-1945 deed hij te Oostende dienst als adjunct-waterschout. Onmiddellijk na de vijandelijkheden werd hij belast met de repatriëring van de in Frankrijk en in Spanje achtergebleven staats- en vissersschepen. Deze kiese taak wist hij ter algemene voldoening in een rekordtijd te volbrengen. Het zal de Oostendenaars nog voor ogen liggen hoe kapitein De Mulder er telkens in slaagde, met een ware kudde schepen, de enen op sleeptouw, de anderen in een meer dan twijfelachtige staat van zeewaardigheid, veilig in de haven te brengen.

Na deze bewogen oorlogsjaren en zijn niet te onderschatten prestaties hernam hij zijn functies als zeeloods. In 1949 slaagde hij in

VISSERS !

N.V. Eug. HERBOSCH

4, Van Meterenkaai

Antwerpen

Tel. : 33.79.50

levert, zoals vroeger

SCHEEPSMOTOREN

tegen de laagste prijzen

xxx

Agent voor de Kust

A. VERSLUYS

18, Zegelaan - Bredene

Tel. 746.56

2071V

Visgroothandelaars van Oostende zijn niet tevreden

Naar aanleiding van de vergadering van de vissershavencommissie van 20 maart, heeft deze vereniging bij monde van hun voorzitter

het overgangsexamen, voorzien in staatsdienst, tot de loopbaan der categorie der ambtenaren. Hiermede verkeerde hij in de voorwaarden om aanspraak te maken op leidende functies in de schoot van het Bestuur van het Zeewezen. In februari 1950 werd hij tot inspecteur-dienstchef van het Belgisch loodswezen te Vlissingen benoemd.

Zijn benoeming tot scheepvaartkundig adviseur-directeur verheugt ons des te meer daar wij weten en overtuigd zijn dat zijn zeer uitgebreide vakkennis, zijn rechtschapenheid en zijn dynamisme ten goede zullen komen aan het Bestuur van het Zeewezen, aan onze rederijen en onze zeelieden zowel ter koopvaardij als ter zeevisserij. Kortom is hij de right man on the right place.

Totdaar «Nautilus».

xxx

De ganse visserij en ook ons blad wensen hem van harte geluk met deze bevordering en zijn overtuigd dat de minister geen beter keus kon gedaan hebben, daar de heer De Mulder een zeer bevoegd en knap ambtenaar en zeeman is.

en secretaris een schrijven gericht naar het schepencollege.

In dit schrijven protesteren ze dat vóór de aanvang van de discussie omtrent het niet meer verkopen op staal van ijle haring, de voorzitter al een standpunt nam, zodat alle discussie in dit raadgevend lichaam overbodig is geworden.

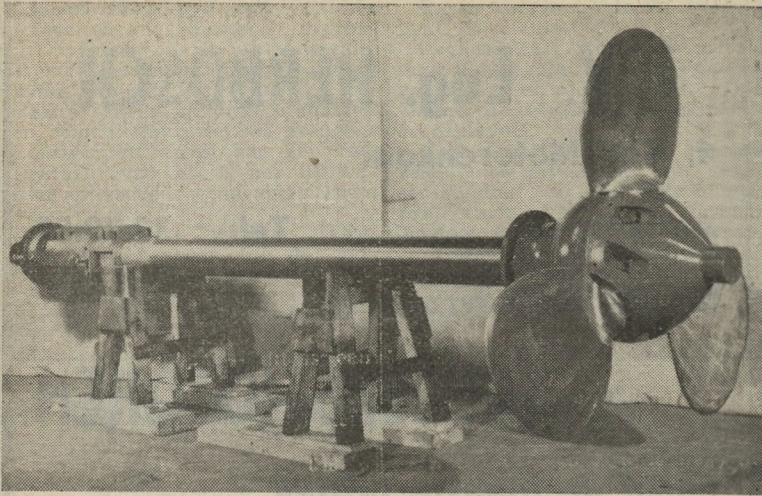
In dit schrijven wordt gemeld dat de groothandel met spijt vaststelt dat met de nieuwe politieke samenstelling alle aanvragen van de reders systematisch worden ingewilligd terwijl de rechtmatige belangen van de groothandel volgens hen systematisch worden genegeerd.

In dit schrijven wordt tevens geprotesteerd tegen het feit als zou de produktie voorgesteld hebben opdat in deze commissie ook vertegenwoordigers van de kleinhandel en de leurders der vishalle zouden opgenomen worden, alsof het nog niet volstond, in tegenstelling met wat in alle andere grote vissershavens gebeurt, die mensen toelating te geven tot kopen wat reeds een groot deel van onze klienteel afneemt, aldus dit schrijven.

Dit schrijven houdt tevens de bedreiging in dat, zo dit gebeurt, deze beroepsgroepering nooit meer in de vissershavencommissie zal zetelen.

Dit is natuurlijk de zienswijze van deze groepering.

SEFFLE Verstelbare Schroeven



Een schroef moet een goed resultaat geven wat de snelheid betreft, maar ook voor het korren. De beste schroef voor snelheid is echter niet de beste voor het korren. Een gewone schroef laat U dus nooit toe voor beide de gunstigste resultaten te geven. Een Seffle verstelbare schroef daarentegen geeft het maximum rendement onder alle omstandigheden. Vraagt eens inlichtingen bij MARINE MOTORS, Verbindingsdok, Antwerpen, tel. (03) 31.19.60.

Oostende

Marktoverzicht

Opnieuw 3 verkoopdagen deze week en veel grotere aanvoer dan verleden week. Vooral ronde vis van IJsland en Noorwegen werd in ruimere mate aangebracht, en ook Noordzeevis was meer op de markt. Van de Witte Bank was de aanvoer geringer en ook kanaalvis was in iets mindere mate voorhanden. Van IJsland waren de vangsten vooral maandag nogal klein en dinsdag het grootst. De Noordzeevangsten waren meestal omvangrijk genoeg om een lonende opbrengst te aarborgen, hetgeen van de Kanaalvangsten niet kan gezegd worden. Ook de Westvangsten waren over 't algemeen niet groot en waar voor enkele Kanaalvangsten de grote tongenvangst nog redding bracht was dit voor de West-vaartuigen 't geval niet.

De prijzen waren maandag voor alle soorten laag, zelfs schelvis ont kwam niet aan de algemene prijsdaling. Roggen werden aan redelijke prijzen ingezet maar daalden in prijs naarmate de markt vorderde. Tongen kenden eveneens een goedkope markt. Kleine vis, vooral

wijting werd goedkoop verkocht. Dinsdag trad voor enkele soorten prijsverhoging in, dit was onder meer het geval voor rogsoorten, kleine vis met uitzondering voor wijting, witte kabeljauw, tarbot en de meeste kanaalvis. Tongen evenwel bleven goedkoop en daalden zelfs verder in prijs.

Zoals de vorige weken waren ook nu de grootste soorten de goedkoopste en de meest aangevoerde. Dit was deze week nog meer het geval wegens het feit dat de meeste tongen door Kanaalschepen gebracht werden. Als gemiddelde werd dan ook nauwelijks 40 F per kg behaald. IJslandvis was dinsdag eveneens goedkoper, alhoewel moet gezegd dat deze soorten beperkt bleven tot drie à vier : koolvis, kabeljauw, gullen en nog eens gullen. Koolvis was hiervan het goedkoopst. Woensdag was de aanvoer zeer beperkt en dit deed de prijzen dan ook verder stijgen voor bijna alle soorten. Tongen gingen die dag ook in prijs stijgen. Soorten die goedkoper waren : schelvis en wijting.

De totale aanvoer bedroeg 12450 bennen vis, ca 20.000 kg tongen en 7.000 kreeftjes. Deze aanvoer werd door 54 schepen binnengebracht.

Door de 7 IJslanders werden 5800 bennen op de markt gezet met 6.400 kreeftjes. Maandag werden betere prijzen betaald dan dinsdag, maar woensdag was voor deze soorten de beste dag. De opbrengsten waren niet allemaal lonend. De kwaliteit was goed en in elk geval beter dan de vorige weken. De gulden tijd voor de schelvis lijkt voorbij, in elk geval was deze soort erg goedkoop.

Grotere Noordzee-aanvoer door 6 schepen aangevoerd met in totaal 1.760 bennen vis van doorgaans goede kwaliteit. Witte kabeljauw kreeg de ganse week een goede prijs met stijging van maandag naar woensdag. Hier over het algemeen lonende resultaten.

21 kanaalschepen voorzagen de markt van 2.520 bennen vis en ca 18.000 kg tongsortering. Maandag werd voor deze soorten de laagste prijs betaald, met stijging op dinsdag en sluitingsmarkt. Wijting bleef evenwel de ganse week goedkoop. Niet alle opbrengsten zijn lonend, vooral niet op de laatste verkoopdag. Slechts 1 Witte Banker na een korte reis met een redelijke tongenvangst. De bijvangst was zeer klein en de besomming bleef dan ook onder peil.

4 vangsten van de kreeftenput brachten 90 bennen vis en 4.700 kg tong op de markt. Mooie vangsten tong, waarvoor iets meer betaald werd dan voor Kanaaltongen. Kreeftjes werden schaars gevangen en waren peperduur. Niet evenveel West-vis door 14 schepen aangevoerd. In totaal 1885 bennen vis en 1.650 kg tong. Meestal kleine vangsten en met hoog oplopende resultaten.

Zaterdag 4 april

KREEFTENPUT

	Tongen	
Z.5539	9	25 1300 110.020

Een mooie vangst van de Kreeftenput met nogal veel tong. Platvis is goedkoper dan vorige week. Tongen krijgen zoal dezelfde prijs. Kreeftjes zijn zeer duur.

Maandag 6 april

IJSLAND

	Kreeften		
O.269	16	500	600 173.866
O.217	19	600	1500 249.520
O.89	20	750	900 257.435
O.286	16	550	1500 208.990
O.285	15	550	1500 196.133

	4-4-1959	6-4-1959	7-4-1959	8-4-1959	9-4-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	36,60-45,40	34,20-37,20	35,40-39,—	34,—39,60	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	48,60	39,60-45,80	35,80-46,—	41,—46,50	.....
Bloktongen — Sole moyenne	50,80-52,—	43,60-50,—	42,60-48,80	44,—49,20	.....
Voor-kleine — Petite	51,40	46,—54,—	45,40-51,40	51,—58,50	.....
Kleine tongen — Toute petite	45,—	41,40-44,—	43,50-45,40	47,—49,50	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	44,70	35,—39,40	32,—42,—	36,—42,—	.....
Middel — Moyenne	.....	27,—34,—	28,—30,—	32,—32,50	.....
Kleine — Petite	.....	26,—	25,—	24,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	8,—	6,— 8,80	9,—10,—	11,—11,40	.....
Grote iek — Grosse	12,—	11,—13,20	13,20	14,—18,—	.....
Kleine iek — Petite	11,—	11,—14,80	14,40	16,—18,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	8,60	8,50-14,70	13,—14,60	14,50	.....
Platjes — Toute petite	3,80	2,80-9,40	6,60	9,40	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	10,—10,80	9,—	9,—	.....
Middel — Moyen	.....	6,40-8,—	5,40-8,—	6,—	.....
Kleine — Petit	.....	2,60-4,60	4,—7,30	6,60	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	23,—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	5,80	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	6,—11,60	7,—14,50	7,—15,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	10,—11,—	18,—	9,—21,—	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	1,80-5,20	3,80-5,70	16,80-23,80	.....
Kabeljauw — Cabillaud	16,50	6,60-17,20	6,80-21,80	4,80-7,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	5,40-12,40	4,20-12,40	5,—8,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	18,50-26,—	25,—27,—	22,—25,—	.....
Wijting — Merlan	3,80	2,40-4,80	3,60-5,60	2,60-5,60	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	9,40-14,—	8,—14,—	9,60-20,50	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	3,50-8,60	4,60-9,70	7,70-10,40	.....
Hondshaai — Roussette	.....	9,—9,50	7,70-8,—	6,20-8,60	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	8,40	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	4,50-15,20	6,20-20,50	10,—19,—	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	10,—17,80	11,—17,40	12,—18,50	.....
Zeekreeft — Langoustine	45,30-63,—	12,50-40,—	.....	30,—45,—	.....
Schaat — Flotte	.....	10,60-17,50	21,—	16,—19,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	6,60-7,60	5,—6,—	5,60-6,—	.....
Schartong — Cardine	.....	14,—23,—	5,80	6,20	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	1,90-2,20	2,—2,60	2,—2,20	.....
Heilbot — Flétan	.....	35,—47,60	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	3,80-8,—	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	27,—	5,60-8,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	29,40	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	7,60-9,—	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	8,—9,80	.....	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

NOORDZEE

O.331	17	330	—	137.810
O.88	17	400	—	138.925
O.215	16	200	—	87.365
O.2788	15	400	—	169.450

KANAAL

Tongen				
Z.543	16	220	900	145.430
Z.581	14	70	24400	133.535
O.132	13	150	300	59.400
Z.405	15	100	2000	119.850
O.156	16	180	1600	126.575
O.140	13	80	2000	111.290
O.246	15	100	1000	92.720
O.220	15	220	200	74.145
O.254	15	200	—	72.170
Z.444	14	90	800	72.715

KREEFTENPUT

Z.514	7	15	900	52.370
Z.412	10	10	1200	91.720

WEST

O.77	8	70	—	28.635
O.192	8	100	—	43.600
O.349	7	70	—	25.030
O.267	4	80	—	37.230

Nogal veel vis op de markt. Meest ronde soorten. Tongen dalen in prijs en zijn nogal goedkoop.

Voor de meeste andere soorten worden evenmin hoge prijzen betaald. Lang niet allemaal lonende opbrengsten.

Dinsdag 7 april

NOORWEGEN

O.294	17	1400	—	435.990
O.80	16	1800	—	542.095

IJSLAND

O.231	17	400	—	204.864
-------	----	-----	---	---------

NOORDZEE

O.244	16	130	900	102.970
Z.419	14	100	1000	116.700
O.147	10	20	400	29.120
O.223	16	120	1000	112.540
O.281	13	70	1000	75.400

WEST

O.225	10	60	—	53.370
O.276	11	60	300	41.980
O.184	10	40	500	50.210
Z.556	6	25	250	24.250
O.327	5	80	—	30.500
N.722	7	120	—	63.370

Woensdag 8 april

IJSLAND

O.83	18	1100	—	368.385
------	----	------	---	---------

WEST

O.532	6	40	—	16.920
O.15	5	50	—	36.050
N.819	5	50	200	33.610
N.211	6	40	400	52.920

NOORDZEE

Z.212	6	30	—	33.520
-------	---	----	---	--------

KANAAL

O.174	16	140	—	66.395
-------	----	-----	---	--------

O.102	11	180	100	75.390
O.292	13	150	—	78.070
O.240	11	100	—	60.750
Z.546	14	60	600	94.430
O.82	13	40	1000	70.870

WITTE BANK

O.165	12	25	1500	78.010
-------	----	----	------	--------

KREEFTENPUT

Z.540	11	40	1100	102.870
-------	----	----	------	---------

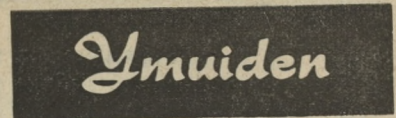
Nog minder vis dan gisteren. Kleine vangsten van de verschillende visgronden. Betere prijzen voor bijna alle soorten. Vooral roggen zijn duur. Weinig lonende opbrengsten wegens te kleine vangsten.

DE VERKOOP VAN HET VISSERIJBLAD

Afzonderlijke nummers van dit vakblad dat wekelijks verschijnt, zijn alleen verkrijgbaar in «Noordzee Boekhandel», Vindictivelaan, 22, Oostende of ter drukkerij, Sint Jorisstraat, 18, aan de prijs van 5 F.

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

	2-4-1959	3-4-1959	4-4-1959	6-4-1959	7-4-1959	8-4-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	3,10- 3,—	3,20- 2,90	3,10- 2,90	3,10- 2,80	3,20- 2,80	3,40- 3,—
3/4 tongen — Sole 3/4	3,10- 2,90	3,10- 2,80	3,— 2,60	3,— 2,60	3,— 2,80	3,— 2,70
Bloktongen — Sole moyenne	4,10- 3,40	3,60- 3,20	3,40- 2,90	33,0- 2,90	3,50- 3,20	3,60- 3,20
Voor-kleine — Petite	3,40- 3,10	4,— 3,40	3,80- 3,10	3,90- 3,10	3,70- 3,50	4,20- 3,60
Kleine tongen — Toute petite	3,10- 2,70	3,60- 3,—	3,60- 3,10	3,80- 2,90	3,70- 3,20	4,20- 3,60
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,40- 3,10	3,30- 2,70	3,40- 2,60	3,10- 2,30	2,70- 2,—	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	108,—	.....	.....
Kleine — Petite	64,— 57,—	65,— 53,—	66,— 48,—	81,— 50,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	31,—	40,—	46,— 42,—	46,— 37,—	38,—	.....
Grote iek — Grosse	34,—	42,—	51,— 43,—	55,— 38,—	40,—	.....
Kleine iek — Petite	51,—	56,—	57,— 47,—	57,— 42,—	50,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	51,—	.....	51,— 42,—	57,— 40,—	55,—	50,— 40,—
Platjes — Toute petite	48,— 21,—	43,— 14,—	46,— 14,—	48,— 15,—	44,— 20,—	40,— 28,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	46,— 31,—	35,— 24,—	.....	62,— 40,—	50,— 35,—	60,— 40,—
Middel — Moyen	42,— 26,—	36,— 22,—	.....	61,— 27,—	55,— 30,—	45,— 30,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	59,— 17,—	40,— 20,—	38,— 22,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	34,— 14,—	30,— 12,—	40,— 21,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	17,— 9,—	20,—	16,— 12,—	24,— 10,—	17,— 13,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	104,— 40,—	86,— 40,—	80,— 33,—	90,— 30,—	122,— 53,—	106,— 47,—
Gullen — Petit cabillaud	57,— 21,—	57,— 27,—	36,— 18,—	48,— 24,—	55,— 30,—	55,— 28,—
Hozemondhamme — Baudroie	94,— 63,—	94,—	.....	96,— 55,—	.....	.....
Wijting — Merlan	16,— 8,—	17,— 8,—	20,— 8,—	24,— 8,—	25,— 8,—	18,— 12,—
Schar — Limande	30,— 8,—	24,— 8,—	18,— 8,—	266,— 10,—	30,— 20,—	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	39,— 14,—	25,— 16,—	20,— 16,—	22,— 15,—	25,— 15,—	28,— 16,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Borsme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	22,—	29,— 25,—	25,— 24,—	29,— 23,—	37,— 27,—	34,— 26,—
Schartong — Cardine	.....	36,—	.....	57,— 44,—	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	23,— 14,—	22,— 15,—	22,— 15,—	24,— 16,—	25,— 15,—	24,— 12,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,20- 2,50	3,30- 2,50	3,10- 3,—	3,40- 2,40	3,90- 3,20	.....
Koolvis — Colin	18,— 9,—	18,— 9,—	18,— 10,—	22,— 12,—	32,— 17,—	23,— 15,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	57,— 39,—	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	40,— 28,—	36,— 28,—	37,— 17,—	42,— 36,—	37,— 35,—	38,— 30,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....



Bijna 30.000 kisten vis werden op de 6 marktdagen van vorige week donderdag tot en met deze week woensdag te Ijmuiden aangevoerd. De noteringen van de vis liepen door kwaliteitsverschil nogal uiteen. De besommingen van de trawlers en trawloggers waren aan de matige kant. Bij de aanvoer waren 2.250 kisten tong en 4.700 kisten schol van de kustvloot. De trawlers zorgden voor de rest: nl. 4.550 kisten verse haring, 6.400 makreel, 3.200 schelvis, 4.400 kabeljauw en gul en 2.100 koolvis.

Van haring en makreel werden flinke partijen aangevoerd. De kwaliteit was echter vaak niet al te best. De prijzen varieerden dan van f. 30 tot f. 10 voor de afgelopen marktdagen. De gemiddelde prijs was ca f. 20 per kist.

De export nam kabeljauw, grove schelvis, tong en schol. De schelvisprijs lag door de magere kwaliteit aan de middelmatige kant. Prijzen van f. 45 tot f. 15 kwamen voor in de vorige week. Deze week trokken de rondvisprijzen iets aan. Er werd van f. 60 tot f. 25 betaald voor een kist. De koolvis werd vooral deze week weer wat beter gehonoreerd. Duitsland was een van de afnemers. Er werd f. 25 tot f. 15 per 50 kg betaald.

De schol- en tongprijzen bleven ongeveer gelijk aan die van vorige week. Per kg noteerden de tongen van f. 3.10 tot f. 2.60 voor de grove soort. De middel tongen maakten van f. 3.90 tot f. 3 per kg.

AANVOER EN BESOMMINGEN

Donderdag : 4.800 kisten, waarbij 140 tong, 435 schol, 1.000 verse haring, 825 makreel, 775 schelvis, 650 wijting, 225 gul en kabeljauw, 575 koolvis.

Besommingen : SCH.27 : 10.000, SCH.117 : 10.100, KW.123 : 6.800, Claesje 12.900.

Vrijdag : 3.000 kisten vis waarbij 200 tong, 750 schol, 300 haring, 375 makreel, 600 schelvis, 450 wijting, 60 kabeljauw en gul en 125 koolvis.

Besommingen : Elie 17.200, H.D. 108 : 11.250.

Zaterdag : 4.400 kisten vis, waarbij 875 tong, 1.575 schol, 450 haring, 300 makreel, 35 schelvis, 425 wijting, 100 kabeljauw en gul en 175 koolvis.

Besommingen : Postboy 13.300, K.W.8 15.530.

Maandag : 7.750 kisten vis waarbij 950 tong, 1.550 schol, 1.125 haring, 1.450 makreel, 500 schelvis, 1.200 wijting, 300 kabeljauw en gul, 150 koolvis.

Besommingen : Medan 13.900, Polderman 13.600, Ada 13.400, Vl. 21 13.200, K.W.101 14.400, K.W.4 : 16.700.

Dinsdag : 3.200 kisten vis, waarbij 50 tong, 135 schol, 525 haring, 300 makreel, 500 schelvis, 800 wijting, 100 kabeljauw en gul en 200 koolvis.

Besommingen : Beatrice : 16.100, K.W.80 16.000, K.W.122 17.600, Vl. 153 : 7.800.

Woensdag : 6.500 kisten vis, waarbij 75 tong, 200 schol, 1.200 haring, 2.300 makreel, 700 schelvis, 850 wijting, 200 kabeljauw en gul en 500 koolvis.

Besommingen : Job Gouda 18.100, SCH.196 16.500, K.W.82 15.600, SCH. 153 13.000 en Ariane 18.100

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max	Gem
VISAANVOER TE OOSTENDE						
4-4	1	2.550	110.020			
6-4	25	308.450	2.905.909			
7-4	14	226.600	1.883.359			
8-4	14	107.150	1.168.190			
Tot.	54	644.750	6.067.478			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
31-3	24	1.113	49.679	41,—	48,—	44,63
1-4	32	1.710	64.124	31,—	46,—	37,49
2-4	31	1.583	59.107	32,—	44,—	37,34
3-4	18	796	36.929	41,—	51,—	46,39
4-4	32	1.371	63.745	37,—	60,—	46,49
6-4	42	1.925	72.633	32,—	48,—	37,73
SPROTAANVOER OOSTENDE						
31-3	10	4.216	20.008	4,40	5,07	4,74
1-4	6	2.260	11.884	4,96	5,65	5,25
2-4	8	2.242	10.506	3,97	4,82	4,68
6-4	4	600	2.400	4,—	4,—	4,—
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
2-4	7	4.587	100.482			
6-4	18	30.845	435.429			
8-4	11	11.542	250.050			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
2-4	16	649	24.205	34,—	41,—	37,29
3-4	3	125	6.181	46,—	54,—	49,44
4-4	16	684	38.655	47,—	63,—	56,51
6-4	17	785	31.196	35,—	45,—	39,74
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
2-4	18	1.527	44.932	39,—	48,—	...
3-4	8	649	33.920	45,—	57,—	...
4-4	27	1.413	73.401	45,—	63,—	...
6-4	10	920	40.187	38,—	48,—	...
VIS ZEEBRUGGE						
2-4	3	3.040	50.730			
4-4	7	9.250	184.130			
6-4	17	25.800	461.470			
7-4	26	44.170	870.240			
8-4	23	45.500	854.130			

IJSLAND

Maandag 6 april
 Schelvis grote 10,80-15,80; middelmatige schelvis 7,40-9,80; kleine schelvis 3,80-9,80; kabeljauw 6-9,40; gullen 5,40-6,80; wijting 3,20-7,40; schaat 15-18; zeebaars 4,80-10,80; leng 6,60-7,20; scharotng 8-9; heilbot 24,50-47; koolvis 4,40-7,20; hondstong 5-9; zeewolf 6-9 F.

Dinsdag 7 april
 Grote schelvis 13,60-18,40; middelmatige schelvis 7,20-8; kleine schelvis 7,80; kabeljauw 6,20-10; gullen 5,80-6,20; wijting 4; zeebaars 3,60-7,40; leng 5,60; schartong 10; heilbot 28-43,20; koolvis 3,60-4,60; hondstong 6; zeewolf 8 F.

Woensdag 8 april

Grote schelvis 9,80-13,40; middelmatige schelvis 6,20-7,80; kleine schelvis 4,80-7,80; kabeljauw 8,40-12,20; gullen 5,60-7,80; wijting 3,80-7; schaat 10,40; zeebaars 7-7,90; leng 5,80-7,80; schartong 6; heilbot 33-38; koolvis 4-4,80; hondstong 7; zeewolf 8,60 F.

NOORWEGEN

Dinsdag 7 april
 Grote schelvis 7-10,70; middelmatige schelvis 5,40-6; kleine schelvis 5,40-6; kabeljauw 6,20-9,60; gullen 5,40-6,20; zeebaars 4,40-9,40; leng 8; heilbot 25-49; koolvis 4-4,40; zeewolf 5 F.

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	38-43	33-34	31-32
Bloktong — Sole moyenne	50-53	43-44	33-34
Fruittong — Sole 3/4	56-57	48-47	38-44
Schone kleine tong — Petite sole	59-55	47-48	45-46
Kleine tong — Toute petite sole	48-47	42-44	40-44
Grote tarbot — Turbot gros	50	39	38
Middelmat. tarbot — Turbot moyen	45	40	38-36
Varia — Divers	40	32	31
Griet — Barbue	38	30	30-32
Pieterman — Grande vive	.....	36	.....
Grote pladijs — Grosse plie	13	8-9	6-7
Middelmat. pladijs — Plie moyenne	18-21	10-14	10-12
Kleine pladijs — Petite plie	12-14	6-9	6-8
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	18	20-24
Gul — Petit cabillaud	23-16	17-15	18-14
Keilrog — Raie radiée	.....	17	18-20
Rog — Raie	16-14	14-12	10-12
Filten	13	9-8	8-9
Scherpstaarten	13-11	8-6	6-7
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7-8	8-7	8-6
Kleine wijting — Petit merlan	3-4	2-3	2-3
Bot — Flet	1-3	1-2	1-2
Schar — Limande	15	13-9	13-10
Zeehaai — Aiguillat	.....	7-8	6-8
Zeehond — Chien de mer	.....	10	7-9
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	20
Knorhaan — Grondin	.....	5-6	5-6

GARNAALAANVOER - Maart 1958-1959

De garnalaanvoer schijnt, vergeleken bij dezelfde maand van vorig jaar, wat te verbeteren en is zelfs meer dan verdubbeld. Hier dient aan toegevoegd dat niet alleen het getal vangsten bijna verdubbeld, maar dat ook de gemiddelde vangst per schip 40 pct hoger lag dan vorig jaar.

Voor de eerste drie maanden van het jaar is de totale aanvoer ook meer dan verdubbeld maar de gemiddelde prijs van 58 F op 42 F gevallen.

Alhoewel deze verbetering nog de helft niet betekent van wat zij in 1956 was, toch stemt zij hoopvol en zou met het tot stand brengen van een opvangregeling, de toestand van de kustvissers veel kunnen verbeteren moest ook de aanvoer in dezelfde mate stijgen.

De maanden april en mei zullen zulks uitwijzen.

MAART 1958

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Oostende	162	4.114	225.369	35,—	76,—	54,78	25
Zeebrugge	147	10.850	625.357	41,—	78,—	57,63	74
Nieuwpoort	201	7.591	413.498	40,—	81,—	54,47	37
TOTAAL	510	22.555	1.264.224	35,—	81,—	56,05	44

MAART 1959

Oostende	348	15.240	598.863	25,—	57,—	39,28	43
Zeebrugge	317	27.464	1.148.871	28,—	58,—	43,28	86
Nieuwpoort	234	12.271	482.814	26,—	61,—	39,42	52
TOTAAL	899	54.975	2.230.548	25,—	61,—	40,57	61

TOTAAL VAN 3 MAANDEN 1958

Oostende	279	7.888	458.371	35,—	79,—	58,60	28
Nieuwpoort	330	13.515	753.715	41,—	78,—	60,09	81
Zeebrugge	244	19.846	1.192.580	40,—	81,—	55,02	40
TOTAAL	853	41.249	2.404.666	35,—	81,—	58,29	48

TOTAAL VAN 3 MAANDEN 1959

Oostende	487	20.671	838.169	21,—	65,—	40,54	42
Zeebrugge	575	55.603	2.407.196	27,—	65,—	43,29	96
Nieuwpoort	305	15.750	635.721	26,—	65,—	40,36	52
TOTAAL	1.367	92.024	3.881.086	21,—	65,—	42,17	68

(1) Vangsten; (2) Aanvoer; (3) Opbrengst; (4) Minimum prijs; (5) Maximum prijs; (6) Gemiddelde prijs; (7) Gemiddeld kgr.

BRUSSEL

Van 28 maart tot 3 april 1959

3/4 tongen 80-95; voorkleine tongen 68-75; kleine tongen 52-60; grote tarbot 86; middelmatige tarbot 110; kleine tarbot 44-51; kleine griet 50; grote iek 28-39; kleine iek 27-30; platjes 10-18; middelmatige schelvis 48-55; rog 40-55; rogvlerken 70-85; kabeljauw 36-60; repen gullen 54; hozemondhamme 70-80; wijting 18-25; gepelde hondshaai 35-50; arend 38-45; makreel 20-28; rode knorhaan 38-42; repen zeebaars 42-60; ijle haring 20-25 heilbot 90; koolvis 28-40; garnaal 80-95 F.

GENT

Van 28 maart tot 3 april 1959

3/4 tongen 75; voorkleine tongen 60; middelmatige tarbot 55; kleine tarbot 48; kleine griet 45; grote iek 30; iek 3e slag 22; middelmatige schelvis 40-44; rog 45; kabeljauw 32-50; gullen 18-22; wijting 18; makreel 22; ijle haring 17; koolvis 25-30; garnaal 80-90 F.

VERWACHTINGEN

Maandag 13 april

IJsland : O.293 O.236
 Kanaal : O.235 O.120 O.87 O.265
 Z.562 O.66 O.115 O.153 O.542
 O.283 O.537 O.247 O.279 O.105
 O.284 O.214 O.232 Z.745 O.187
 O.25 Z.435
 Witte Bank : O.155 O.170 O.122
 O.193
 West : O.196
 Noordzee : O.108 O.326 O.94

Dinsdag 14 april

IJsland : O.299 O.242
 Kanaal : O.342 O.175 O.345 O.112
 O.69 O.266
 Witte Bank : O.127 O.227 O.277

Woensdag 15 april

Witte Bank : O.131 O.243 O.256
 Z.549 Z.290
 Noordzee : O.250 O.335
 Kanaal : O.262 O.287
 Kreeftenput : O.185
 West : O.77

Vermoedelijk :

21-3 : O.305 (Noordzee 2e cat.)
 28-3 : O.176 (K 1e cat) O.324
 (WB 2e cat.)
 29-3 : O.254 O.183 (K 2e cat.)
 1-4 : O.142 O.267 (W 1e cat.)
 4-4 : O.148 (W 1e cat.)

Is een tweede vissersdok te Oostende noodzakelijk

De zienswijze van dhr De Kinder VOLKSVERTEGENWOORDIGER, EERSTE SCHEPEN TE OOSTENDE

In ons vorig nummer hebben we de vraag gesteld in onze titel weergegeven.

We hebben daarin verscheidene argumenten aangehaald opdat in de toekomst in het ganse vissershavencomplex meer eenheid zou kunnen gebracht worden en opdat aan geldverspillingen zoals we die tijdens het vroegere beheer gekend hebben, een einde zou gesteld worden.

De heer De Kinder, Schepen van Financiën der Stad Oostende, heeft ons thans, naar aanleiding van ons artikel van vorige week, een schrijven laten geworden, welke we hierna volledig inlassen.

Daaruit menen we te mogen besluiten dat het bouwen van een tweede vissersdok noodzakelijk is.

In verband hiermede ware het dan ten zeerste gewenst dat voor wat de drie slipways en de scheepswerven betreft, men alles daarheen leidde, zodat het huidige dok alleen voor de bevoorrading en het lossen zou blijven.

Het overbrengen van de scheepswerven en herstellingen zou ten andere de mogelijkheid toelaten het huidige dok van 150 m te verlengen en het wansmakelijk uitzicht van het ganse plein achter de werven gelegen, te doen verdwijnen.

We kunnen ons voor de rest volledig verenigen met de zeer praktische opvatting van de heer De Kinder en hopen dat er gezamenlijk zal gewerkt worden opdat in de loop van het beleid van het huidige stadsbestuur het niet bij woorden zal blijven maar dat deze plannen in het belang van nijverheid en handel praktische werkelijkheid zouden worden.

HET SCHRIJVEN VAN DE HEER DE KINDER

Mijne Heren,

Ik heb met zeer veel interesse kennis genomen van het artikel verschenen in uw blad onder de titel: «Is een tweede vissersdok te Oostende noodzakelijk?»

Om geen misverstanden te laten ontstaan, houd ik er aan U hierna uiteen te zetten hoe ikzelf dit probleem zie.

Toen ik het bestaande dossier in deze zaak heb overgenomen bleek daaruit dat inderdaad in het verleden reeds voetstappen werden aangewend door het Stadsbestuur om van het Ministerie van Openbare Werken te bekomen dat een tweede vissersdok zou worden gegraven achter het Fort Napoleon. Mijn eerste reactie was gelijkaardig met de uwe. Mijn overtuiging inderdaad is dat dit tweede dok niet aan een onmiddellijk dringende behoefte beantwoordt, maar dat integendeel het bouwen van een derde slipway van 2.000 T wel dringend en onontbeerlijk is. Deze derde slipway moet toelaten niet alleen de bestaande clientele niet te verliezen, maar moet bovendien

een aantrekkingskracht vormen voor buitenlandse rederijen om te Oostende de onderhoudswerken aan hun schepen te laten uitvoeren. Na echter grondig de inplanting van deze derde slipway te hebben ingestudeerd, is het mij nochtans duidelijk geworden dat het onmogelijk is op een rationele wijze deze derde slipway in het huidige dok te bouwen. Wel te verstaan, technisch is altijd alles mogelijk; de uitgaven die hiervoor echter zouden nodig zijn, zouden niet opwegen tegen de resultaten ervan.

In die gedachtengang is het dat het project is gegroeid deze derde slipway te plaatsen in een nieuw te graven dok. De meer-uitgave die hier zou uit voortvloeien om aanvankelijk slechts een gedeelte van dit nieuwe dok te bouwen, voldoende om de derde slipway er in te planten, is volledig gerechtvaardigd door de toekomstmogelijkheden die bij dit project behoren. Inderdaad, enerzijds is er het feit dat de twee bestaande slipways een merkelijke graad van slijtage vertonen en dus over afzienbare tijd zullen dienen vernieuwd te worden; anderzijds is er het feit dat de plaats waar zij op dit moment zijn, niet gelukkig is om verscheidene redenen — te beperkte manoeuvreerruimte voor grote eenheden, aanslibbing van de voet van de slipways door hun emplacement voor de sluis, enz... — Hun verplaatsing bij de vernieuwing zou dus nuttig zijn. Subsidiar mag hier worden aan toegevoegd dat dit tweede dok zeer gemakkelijk te bedienen is zonder bijkomstige kunstwerken. Een tweede overweging is dat nu reeds het bestaande vissersdok, zelfs als men het naar de Koninklijke Baan toe uitbreidt, onvoldoende is en het meer en meer zal worden naarmate de vloot zich kwalitatief en kwantitatief uitbreidt. Dit betekent dat het een goede oplossing zou zijn moest alles wat betrekking heeft op het lossen van vis en het innemen van bevoorrading in het bestaande dok kunnen geschieden, bij uitsluiting van ieder andere operatie. In dit verband zou een tweede dok niet alleen het eerste ontlasten, maar zou het bovendien een aantrekkingspool kunnen vormen voor de nevenbedrijven van de visserij, gezien de plaats waar het moet worden gegraven omgeven is door brede stroken nijverheidsgrond.

Dit tweede dok, waarvan aanvankelijk de reden van bestaan zou te vinden zijn in het bouwen van een onontbeerlijke derde slipway, zou bijgevolg voor de toekomst belangrijke en gunstige gevolgen kunnen hebben voor de tewerkstelling in het algemeen in onze streek. Naar mijn oordeel maakt men zich dikwijls illusies over de mogelijkheid van oprichting van nieuwe grote bedrijven. De initiatieven voor de oprichting van dergelijke bedrijven zijn eerstens zeer raar en de resultaten op

de tewerkstelling zijn bovendien beperkt, gezien de verhouding tussen de te investeren kapitalen en het aantal tewerkgestelden. In het kader van de Gemeenschappelijke Markt dienen m.i. initiatieven genomen ten voordele van kleine en ambachtelijke ondernemingen.

Welnu, het is een enige gelegenheid om een gespecialiseerde ambachtelijke bedrijvigheid aan te trekken en eventueel haar aan te moedigen.

Zoals U ziet is het een geheel van redenen die pleiten voor deze werken. Tot hier toe heeft men naar mijn oordeel de zaak te veel beschouwd onder het oogpunt openbare werken en niet voldoende met haar economische implicaties niet alleen voor de visserij, maar ook voor andere bedrijven.

Ik beweer niet dat deze zienswijze ne varietur dient te worden aanvaard. Ze moet trouwens nog

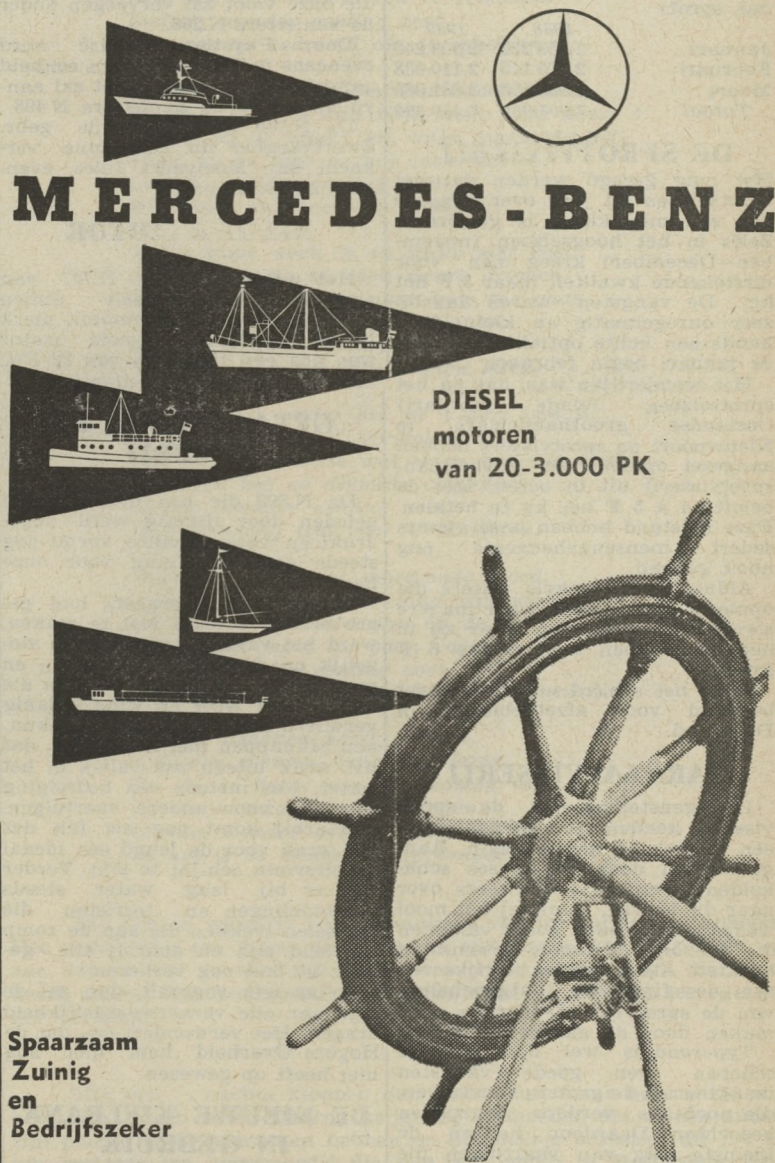
besproken worden in de schoot van het Schepencollege, maar ik meen te weten dat er een akkoord zou kunnen bereikt worden in die zin.

Wij zijn nog niet in het stadium van uitvoering, want heel wat vooringenomenheden dienen nog overwonnen. Inderdaad, te Brussel antwoordt men ons nogal dikwijls dat tijdens de laatste jaren veel investeringen te Oostende werden gedaan. Als argument kunnen en zullen wij zeker gebruiken het feit dat het hier gaat om een uiterst renderende investering die in het kader van een moderne economische politiek meer dan haar plaats vindt.

Ziedaar, Mijne Heren, in het kort mijn standpunt ter zake, waarvan ik dacht dat het nuttig was U in kennis te stellen in antwoord op uw artikel.

Met de meeste hoogachting,

R. DE KINDER.



MERCEDES-BENZ

DIESEL motoren van 20-3.000 PK

**Spaarzaam
Zuinig
en
Bedrijfszeker**

**Rechtstreekse Invoerders : MATINAUTO p.v.b.a.
Steenweg op Waver, 1072, Brussel 16
Tel. 33.97.25 - 33.17.21 (5 l.)**

DE BEWEGING IN DE HAVEN NIEUWPOORT LOGBOEK van een WALSCHIPPER

Druk eerste kwartaal 1959

DE HANDELSHAVEN

In de handelshaven liepen drie zeeschepen van Duitse nationaliteit binnen. Twee ervan brachten een lading kunstmeststoffen uit Polen aan wal. De derde vracht bestond uit hout. De totale aanvoer van de drie vaartuigen bedroeg 887 Ton.

Anderzijds kwamen tien binnenschepen de haveninstellingen aandoen. Al deze vaartuigen brachten kolen aan, voor een plaatselijke firma.

DE VISSERSHAVEN

Over het algemeen mag de aanvoer voor deze eerste drie maanden 1959 goed worden genoemd. Dit is vooral te danken aan de zeer weinige stormdagen. Vooral dank zij het mooi weder in januari kon een betere besomming geboekt worden, dan in dezelfde periode 1958.

Globaal verkoopcijfer (vis, garnal, sprot)

	1958	1959
Januari	1.953.222	2.509.243
Februari	2.215.115	2.110.058
Maart	2.832.655	2.831.089
Totaal	7.005.992	7.450.390

DE SPROTVISSERIJ

Het mag gezegd worden dat het sprotseizoen dit jaar over gans de lijn een mislukking is geworden. Zelfs in het hoogseizoen (november-December) kreeg men voor uitstekende kwaliteit maar 3 F het kg. De vangsten waren daarbij zeer onregelmatig en klein. Men kende een lichte opflakkering einde januari begin februari.

Het wonderlijke was, dat na het sprotseizoen (einde februari) Oostendse groothandelaars te Nieuwpoort de sprotvissers hebben aangezet opnieuw de dubbelspan-sprotvisserij uit te oefenen. Met de belofte 4 à 5 F het kg te betalen. Deze toestand hebben onze vissers sedert mensengeheugenis nog nooit gekend.

Aldus kregen enkele vissers die opnieuw sprot visten, voor matere kwaliteit 5 F het kg, waar zij in het hoogseizoen met moeite 3 F kregen.

Naar het schijnt was deze sprot bestemd voor afzetgebieden in Duitsland.

GARNAALVISSERIJ

In tegenstelling met de sprotvisserij kenden de garnalvissers een uitstekend seizoenbegin. Aangemoedigd door dit succes schakelden meerdere sprotvissers over naar dit bedrijf. Dank zij het mooi weder kenden men goede vangsten die daarbij een mooie besomming boekten. Aldus konden talrijke vissers de financiële ontgoocheling van de sprotvisserij, enigzins goed maken door de garnalvangsten.

Typend is wel dat kleinere schepen even goede vangsten maakten als de grotere vaartuigen, die nochtans verdere visgronden bezochten. Daardoor hebben de kleinste slag van vaartuigen die tweemaal per week verkopen, heel goed gewerkt in deze drie maand.

De prijzen schommelden van 20 tot 60 F. Het hoeft niet gezegd dat de maksimumprijzen met de Paasdagen werden bereikt.

	1959	1958
Januari	1823	Kgr
Februari	1656	
Maart	12.271	
Totaal	15.750	13.000

TOESTAND VAN DE VLOOT

De N.210 van eigenaar Cloet Maurice werd verkocht aan Marcel Vercoater. De N.210 blijft Nieuwpoort als thuishaven behouden.

De N.7 van de eigenaars Verleene Engel uit Nieuwpoort en De Hantsetter uit Diksmuide ging volledig in handen van De Hantsetter.

De N.719 van eigenaar Blondeel Maurits ging verloren tijdens de sprotvisserij in de nacht van 25-2-1959. De voltallige bemanning werd echter gered door de N.703. Door Arnoys Richard werd te Zeebrugge een eenheid aangekocht die onze vloot zal vervoegen onder de kenletters N.298.

Door Puystiens André werd eveneens te Zeebrugge een eenheid aangekocht die onze vloot zal aanvullen onder de kenletters N.498.

De N.708 wordt door de gebr. Zwervvaegher uit De Panne verkocht aan Moeiyaert Jules, eveneens uit De Panne.

NIEUWE MOTOR

Het vissersvaartuig N.707 van eigenaar Vandenabeele Julien werd van een nieuwe motor, merk Diesel, voorzien. De oude motor was nog een Industrie van 22 PK. met 1 cilinder en gloeilamp.

GEVAAR VOOR DE VISSERIJ

De N.803 die een drietal jaren geleden door ijsgang werd ingedrukt en water maakte, vormt nog steeds een bedreiging voor onze haven.

Nadat men tevergeefs had geprobeerd het schip vlot te maken, werd het vaartuig zo goed als mogelijk op de helling getrokken en met kabels vastgelegd. Nu zijn die kabels door weer en wind zodanig verveerd dat zij elk ogenblik kunnen afknappen met het gevolg, dat het wrak uiteen zou vallen in het water, wat meteen een bedreiging zou zijn voor andere vaartuigen.

Daarbij komt nog het feit dat het wrak voor de jeugd een ideaal speelterrein schijnt te zijn. Verder zijn er bij laag water steeds vreemdelingen en toeristen die mosselen trekken die aan de romp gegroeid zijn en daarbij alle gevaar uit het oog verliezen.

Zo er iets voorvalt, dan zal de eigenaar alle verantwoordelijkheid dragen. Het verwondert ons dat de Hogere Overheid hem hier nog niet heeft op gewezen.

DE NIEUWE KIELBANK IN GEBRUIK

De nieuwe kielbankrooster is zodanig hersteld, dat over een lengte van 38 m de kielbank volledig nieuw is. Alle vaartuigen die dus werken uit te voeren hebben, mo-

VIS IN DE SCHOLEN

Ik heb een tentoonstelling bezocht waarop werken van schoolkinderen, tekeningen en schilderijtjes te bekijken waren. De meester, zelf artist-schilder, heeft waarlijk zijn leerlingen degelijk onderwijs gegeven. Maar wat mij vooral getroffen heeft, waren de voorstellingen in verband met de vis. Natuurlijk — waarom niet?

Zo waren er tekeningen in verband met de visvangst: netten, scheepjes en vissen. Maar, hoewel ik gaarne die vstekeningen zag, sloeg het me tegen de borst bij de tekeningen met motief «vasten» niet anders te zien dan voorwerpen voor hoeddoening en versterving, inbegrepen: vis. De meester had nochtans gemeend mij een plezier te doen met zoveel mogelijk vis te verwerken in zijn klas. Hij heeft een verkeerd effect bereikt, want als de jongens van kleins af beginnen leren dat vis eten een versterving is, dan zullen ze later even weigerachtig en skeptisch blijven staan tegenover een visschotel, hoe lekker en voedzaam die ook moge wezen.

WHAT IS IN A NAME?

Men heeft mijn aandacht getrokken op de namen die gewoonlijk gegeven worden aan redersverenigingen en inderdaad, ze klinken heel mooi: namen als vlaggen. Bij ons hebben we (of hebben we gehad): Hand in Hand, Hulp in Nood, 't Zal wel gaan, in Nederland heeft men namen als: Ons Belang, onze Toekomst, Welbegrepen Eigenbelang, enz...

Wat zit er in een naam? Wanneer men die namen alle dagen gebruikt denkt men er niet meer aan dat dit allemaal namen zijn van verenigingen die geboren zijn uit een noodzakelijkheid, met een weloverwogen doel. Die namen worden gebruikt in het dagelijks leven, zoals men de naam van een ding gebruikt. En nochtans, moest men er meer op denken, zou men niet zo licht mogen vergeten wat die namen en vooral die verenigingen betekenen voor onze bedrijfsmensen en voor het bedrijf.

NOOD AAN PROPAGANDAMATERIAAL ?

Een Oostendse groep vishandelaars geeft thans op eigen houtje een blad uit dat ze kosteloos verdelen onder hun cliënten. Het is een bescheiden stukje papier, enkele raadgevingen aan de ene zijde, een paar recepten op de keerzijde. Maar toch een bewijs dat er op gebied van vispropaganda nog heel wat te doen is en dat men niet moet blijven zitten aan gewoonten en theoriën van dertig jaar geleden om doelmatig te werken en vooral de belanghebbenden mee te hebben.

gen van nu af de bank gebruiken. Het is eveneens reeds zeker dat zodra de nieuwe kredieten komen (en die zijn er) de bank volledig op punt zal gesteld worden. Onder meer zal onder de rooster een vloer in ruw beton worden gegoten. Verder zullen een drietal schutspalen in de dijk worden gebouwd, waardoor de vaartuigen rechtop zullen kunnen gezet worden. Uiteindelijk worden vier meerpalen voorzien dit om alle onheil te voorkomen. — N.

HET IS ALTIJD HETZELFDE REFREIN

Deze week zat ik te bladeren in visserijtijdschriften die al vijf en zeventig jaar oud zijn. Tussen deze datum en thans ligt een hele visserijgeschiedenis. Maar het voornameste onderwerp in die bladen? De overbevissing, de uitmoording van de visstapel door de voortdurende toenemende visserij met treilnetten, stapels beschuldigingen op de uitmoording van de jonge vis, enz. Mits een paar woorden te veranderen zouden deze artikels gerust nu kunnen overgenomen worden en als onderwerp gebruikt worden op de eerstvolgende overbevissingsconventie.

Intussen hebben de vissers van alle landen hun bedrijf verder uitgeoefend zoals ze het dachten te moeten doen, is er meer en meer vis aangevoerd geworden en spreekt men nog altijd van overbevissing.

ZUIDPOOLEKSPEDITIE

De eerste ploeg Belgen die aan de Zuidpoolekspeditie hebben deelgenomen is met grote (verdiende) praal en luister terug in ons land ontvangen.

Deze mensen hebben pionierswerk verricht, in samenwerking met andere landen en de uitslag van deze opzoeken zal binnen afzienbare tijd gunstige gevolgtrekkingen toelaten voor de gehele wereld.

Ook voor de zeevaart, vooral in verband met de weersvoorspelling, radioverbindingen, en wat weet ik al, zal men praktische uitslagen bekomen.

Misschien zullen velen in de visserij hun schouders opgehaald hebben voor die ontvangst en de publiciteit welke aan deze ekspeditie werd gegeven. We moeten toch onze hoed afdoen voor die mensen die gedurende 17 maanden koude en ontberingen hebben getrotseerd om aan de wereld iets nutigers te schenken dan atoombomben en satellieten.

BRUGGE EN DE VISSERIJ

Deze week gaf ik een kleine causerie te Brugge over visserijaangelegenheden. Het was voor een groepje mensen die een zekere wetenschappelijke ontwikkelingsgraad bezitten. Op dergelijke ogenblikken besef men dan pas hoe de eenvoudigste zaken, dingen die wij als de gewoonste zaken ter wereld bekijken, voor een leek nog ingewikkeld zijn en een hoop uitleg vergen.

Overbevissing voor ons zegt veel, voor een leek is een uitleg nodig van verschillende minuten en zo gaat het voort.

En dat was dan nog te Brugge, zoveel dichter bij de zee dan gelijk waar!

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

DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID IN GROOT-BRITTANNIE

(VERVOLG)

Het bedrag van deze taks is veranderlijk, ze mag echter niet hoger zijn dan 5 % van de totale waarde der haring. Voor het ogenblik wordt een taks geheven die 1 penny per stone bedraagt. Deze taks bracht in 1954 iets meer dan 136.000 Pond Sterling op! De Board kan ook, met welbepaalde doeleinden, speciale taksen heffen, dit is echter tot nu toe niet gebeurd. Wanneer de Board iemand een vergunning geeft wordt er een gering recht geheven, de opbrengst hiervan bedraagt reeds 2 tot 3.000 Pond Sterling per jaar.

Deze taksen en rechten worden gestort in het «Herring Industry Fund».

Nochtans wordt de grote massa der kredieten welke de Board nodig heeft, geleverd door de Centrale regering onder vorm van subsidies of leningen. Van augustus 1944 tot mei 1963 mag de regering aldus aan de Board sommen verstrekken die echter niet hoger mogen zijn dan 3.500.000 Pond Sterling, met een verhogingsmarge van 250.000 Pond Sterling.

Deze subsidies moeten gebruikt worden : «om de verkoop van haring en afgeleide produkten te bevorderen, de marktontwikkeling aan te wakkeren, de winterharingvisserij aan te moedigen, schepen te kopen en vismateriaal om ze te verhuren, opzoeken uit te lokken of zelf te verwezenlijken, de haring te verwerken tot olie of andere produkten.»

Een supplement van 750.000 Pond Sterling staat verder ter beschikking tot in 1963 ten einde de Board toe te laten subsidies uit te delen aan de vissers voor de aankoop van nieuwe vaartuigen en visserijmate-

rialen. De aan de Board verstrekte kredieten worden ieder jaar door het parlement bepaald, de jaarlijkse stortingen zijn veranderlijk, maar ze bedroegen de laatste jaren van 500.000 tot 750.000 Pond Sterling.

Een nieuwe wettelijke regeling zal noodzakelijk zijn voor 1963 zo de betalingen op deze manier moeten voortgezet worden, in ieder geval moeten de kamers een nieuwe wet stemmen wanneer de subsidies na 1963 moeten blijven aanhouden.

De Board kan bij de centrale regering leningen aangaan tot ieder doel, mits voorafgaande toestemming van de betrokken ministers. Voorschotten mogen in die 10 jaar gedaan worden welke echter niet hoger mogen bedragen dan 35 miljoen Pond Sterling.

Ook op de vrije markt mag de Board leningen afsluiten, mits toestemming van de Ministers. Deze mogen echter in totaal niet hoger zijn dan 4.000.000 Pond Sterling.

Al deze bedragen worden gestort in het «Herring Marketing Fund», welke bestuurd wordt door de Ministers. Voor 1955/1956 werden 2.000.000 Pond Sterling kredieten bekomen.

De opbrengst van de handelsverrichtingen van de Board vormen wel een inkomen, maar in werkelijkheid zijn de operaties : Olie en Vismeele een zware verliespost, die echter gedekt wordt door de subsidies van de centrale regering. Hierover zullen we het meer hebben in Hoofdstuk IX.

(Wordt vervolgd)

Visserijfolklore

(VERVOLG VAN VORIGE WEEK)

AFSCHEIDSLIEDEREN

Waar de liederen der kleine visserij zich beperken tot grote scheepsrampen en af en toe een ballade op het harde werk van de visser, het onzekere bestaan en het gevaarlijk leven, waren de liederen gewijd aan de grote visserij — we vermelden hier speciaal de zoute visserij, de visserij die gedurende verscheidene weken, maanden zelfs, uitgeoefend werd — over 't algemeen veel romantischer.

We gaven in ons nummer van 20 maart twee Nederlandse liederen van de verre vaart op IJsland, die in elk geval wat romantiek betreft, naast andere liederen kunnen geplaatst worden, zelfs naast het kunstlied.

Ter vergelijking geven we hier een liedje uit Duinkerke, opgetekend door E. de Coussemaker, dat hetzelfde thema behandelt :

HET AFSCHEID

*Het windetje die uit den oosten waait,
Lief, en waait niet ten allen tijde.
Als ik in mijn zoete liefs armen lag,
Het was zo bedroefd om te scheiden.
Liefste, wonder eenling zoet !
Het was zo bedroefd om te scheiden.*

*'s Nachts, het was omtrent middernacht,
Ik ging kloppen aan mijn zoete liefs deure :
Slaapt gij of waakt gij, mijn overzoete lief,
Staat op en laat er mij toch binnen.
Liefste, wonder eenling zoet !
Mij denkt ik hoore uw stemme.*

*'k En slape noch 'k en wake niet vast,
Noch 'k en lig in geen zware dromen.
Gij zoude veel beter naar huis toe gaan,
Naar huis al om te gaan slapen.
Liefste, wonder eenling zoet !
Want ik en zal u niet binnen laten.*

*Staat er een ander lief in 't hert van u,
en word ik door U versteken ?
Dat gij maar wiste wat ween het mij doet,
Ik zoude het zo dikwijls verweten.
Liefste, wonder eenling zoet,
Ik heb menig tijd voor U versleten.*

*Jongman, scheidt er moed ende bloed,
't Is een matroos zeer jong van jaren ;
Hij ligt er te Rotterman op de ree,
Naar staat moet hij gaan varen.
Liefste, wonder eenling zoet,
En zijn jong hartje die leeft in bezwaren.*

*Die dit liedeken heeft gedicht,
't Is een zeeman, jong van jaren,
En als de liefde van een komen moet,
Het is zo zwaar om te dragen.
Liefste, wonder eenling zoet,
Ja het is zo zwaar om te dragen.*

Dit lied is waarlijk zeer romantisch van inhoud en zeer schoon. Het vertelt van een visser die 's nachts niet slapen kan. Hij denkt er aan dat nu wel de wind uit het oosten waait, maar zodra die wind keert, en dat kan heel spoedig gebeuren, moet hij weer in zee en zijn lief verlaten.

Hij gaat 's nachts kloppen aan haar deur, maar het meisje wil hem niet binnen laten. Daarop krijgt hij vermoeden dat er een ander zijn plaats moet ingenomen hebben en het meisje bevestigt dit : 't is een matroos ter koopvaardij die met zijn schip te Rotterdam ligt. Het lied besluit met een weeklacht van de zanger dat het lastig is om iemand te beminnen, zonder dat die liefde wederkerig is.

(VERVOLGT)

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAL, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

UITBREIDING VISHAL

Op maandag 13 april zal de onderhandse aanbesteding plaats vinden van de uitbreiding van de vishallen van het Staatsvisserijbedrijf te IJmuiden. Een Belgische en acht Nederlandse firma's hebben toegezegd te zullen inschrijven. Om ruimte te krijgen voor de nieuwe hallen is een aantal oude houten pakhuizen reeds gesloopt. Op de Tegeltjesmarkt zal nu een hal van ruim honderd meter lengte worden opgetrokken. Wanneer deze nieuwe ruimte, hal F, gereedgekomen is, zal hal E worden gesloopt — dit is een voorlopige hal die kort na de tweede wereldoorlog is gebouwd — en worden vervangen door een definitief gebouw.

VLAGGETJESDAG OP 16 MEI

Dit jaar zal de viering van Vlaggetjesdag plaats hebben op 16 mei. Op 17 en 18 mei zullen de kijkdagen worden gehouden en op 19 mei vertrekt na zes uur 's ochtends de eerste groep loggers ter haringvangst. De trawlers beginnen op 20 mei, 's morgens na 10 uur, aan de haringrace. Aldus is besloten in de vergadering van het produktieschap voor vis- en visprodukten, welke verleden donderdag te Den Haag werd gehouden. De voorzitter van het Produktieschap drs D.J. van Dijk, verklaarde voorts in deze vergadering, dat het dit jaar niet al te best gaat met haringuitvoer, tengevolge van de slechte vangstresultaten. Vorig jaar was de export van haring door Nederland aanzienlijk hoger.

«BRITTENBURG» TER VISSERIJ

Aan de Nederlandse trawlervloot is woensdag 8 april een nieuw schip toegevoegd. Het is de «Brittenburg» KW.121, die op de scheepswerf «De Dageraad» te Woubrugge werd gebouwd voor de rederij D. Ouwehand te Katwijk, en die woensdagnamiddag de proefvaart maakte vanuit de Wilhelminalhaven te Vlaardingen. De trawler heeft een lengte van 41,71 meter, is 7,30 meter breed en 3,80 meter hol en is uitgerust met een Smit-Bolnes motor van 875 pk.

OPTOCHT IN IJMUIDEN

Ter gelegenheid van de viering van Vlaggetjesdag zal op 16 mei te IJmuiden een feestelijke optocht worden gehouden. Hiertoe heeft de Vlaggetjesdagcommissie een aantal organisaties uitgenodigd om spreekwijzen die ontleend zijn aan de zeevaart en meer in het bijzonder de zeevisserij uit te beelden. De toeschouwers zullen dienen te raden, welke spreekwijzen zij te zien krijgen. Voor deze wedstrijd zijn fraaie prijzen uitgelooft. Voorts zal 's avonds op het IJmuidense Stationsplein worden gezongen en gedanst, terwijl de Chr. Gymnastiekvereniging «IJmuiden» demonstraties zal geven. De leiding van de avond berust bij de heer C. de Jong. Het spreekt vanzelf dat evenals voorgaande jaren de vissersvloot feestelijk versierd in

de haven zal liggen. Tijdens de Pinksterdagen wordt een groot aantal kijkers verwacht.

UITBREIDING VAN VISSERIJSSCHOOL

De uitbreiding van de Gemeentelijke Visserijschool te IJmuiden vindt goede voortgang. Men is reeds gedurende anderhalve maand bezig met de bouw van twee nieuwe leslokalen en hoopt daarmee eind volgende maand gereed te zijn. Eind mei kan dan worden begonnen met de bouw van een kantine. Tot nog toe aten de «overblijft» leerlingen tussen de middag hun boterham op in het jeugdhuis «De Brulboei» aan de Kanaalstraat. Nu zullen twee bestaande lokalen bij elkaar getrokken worden en verbouwd worden tot kantine. Wanneer deze verbouwing gereed kan zijn is nog niet bekend.

CKV TEGEN PLAN VAN REDERS

De commissie onderwijszaken van de Scheveningse redersvereniging heeft een voorstel het licht doen zien om jongens uit het tweede leerjaar der Visserijschool op de loggers mee ter visserij te zenden voor het opdoen van de nodige praktijk. De Centrale voor Zeevarenden ter koopvaardij en ter Visserij heeft zich thans echter uitgesproken tegen dit voorstel, daar ze van mening is dat leerplichtige jongelui niet naar zee behoren te worden gezonden. Men heeft immers geen enkele zekerheid dat de jongens op de vloot ook inderdaad als leerlingen zullen worden behandeld. Het schooljaar van de Visserijschool zal in het vervolg aanvangen op 1 september. Vroeger was deze datum 1 april en 1 september teneinde de nieuwe jonge vissers bij het begin van de zee naar zee te zenden. De CKV heeft geen enkel bezwaar tegen het vormen in de praktijk, maar wil dit uitsluitend doen plaats vinden aan boord van een varend schoolschip.

REDDINGBOOT HIEP MATROOS AAN WAL

Omstreeks drie uur in de nacht van donderdag op vrijdag vroeg de schipper van de kotte «Leendert» SCH.10 via de radiotelefonie dringend om medisch advies voor de 28-jarige matroos Willem Korving uit Scheveningen. De symptomen wezen op blindedarmontsteking en de dokter adviseerde de schipper dan ook zo snel mogelijk de dichtstbijzijnde haven op te zoeken. Het schip bevond zich in het vaarwater van Den Helder, doch daar er een dikke mist hing, werd de hulp gevraagd van een reddingboot. De «Prins Hendrik» vertrok onmiddellijk na de oproep uit Den Helder met aan boord de marine-arts S. Franken. «Leendert», op 8 mijl noord van Deze stelde bij aankomst bij de het lichtschip Texel, een maagperforatie vast. Matroos Korving werd aan boord van de reddingboot genomen en tegen zeven uur werd Den Helder bereikt, waar de telefonisch gewaarschuwde ziekenauto al gereed stond. Een uur later was de operatie, die in het ziekenhuis «Parkzicht» werd verricht, geslaagd.

Brief uit Yerseke

Yerseke, 4-4-1959

Nr 736

«Ze dronken een glas. Ze p... een plas. En 't zaakje bleef zoals het was».

Aan deze twee regels hier althans overbekend, moesten we denken toen we lazen van het bezoek dat de minister van Verkeer en Waterstaat deze week aan Yerseke bracht. Hij wenste zich persoonlijk op de hoogte te stellen van de vraagstukken waarmee Yerseke te maken krijgt door de uitvoering van het Delta-plan.

Weer werden allerlei wensen en verlangens van de betrokkenen bij oester- en mosselkweek naar voren gebracht met de bedoeling althans de oesterkultuur te behouden. Met een geperforeerde dam de Oosterschelde afsluiten was weer aan de beurt en hoewel men weet dat de uitvoerders van 't genoemde plan dit onmogelijk, in ieder geval ondoenlijk achten, toch kwam men er op een «gedegen» en soms «bewogen» wijze op terug.

En nu in verband met de bovenstaande twee regels : we begrijpen niet dat de betrokkenen nog niet inzien, althans door hun wijze van doen lijkt het zo, dat men hier te doen heeft met iets waar niets meer aan te doen valt. Dit moge hard en beroerd zijn, maar niemand is er die werkelijk gelooft, dat nog iets (behalve de onuitvoerbaarheid van de afsluiting) verandering zal brengen in 't geen dreigt. Voor ons

en voor ieder ander, staat vast, dat de Oosterschelde met een gewone dichte dam wordt afgesloten en dat daardoor of daarmee de mogelijkheid verdwijnt om oesters- en mosselkweek op de gewone wijze te blijven voortzetten.

Wat er zal terecht komen van de kunstmatige kweek staat nog niet heel vast, al is het ook, dat in die richting reeds grote vorderingen werden gemaakt wat evenwel nog niet wil zeggen, dat op die wijze straks zelfs maar een deel van het tegenwoordige aantal kwekersbij

Verder wordt nog gesproken over de schadeloosstelling. Men vond het gewenst de waarde van de bedrijven nu maar te schatten, eer dit door een geleidelijke verslechtering reeds door de nu uitgevoerde werken, later niet meer zo gemakkelijk en minder juist zou zijn. Dit is in 't algemeen bezien waar, maar men diene in het oog te vatten dat veel bedrijven en bedrijfjes toch ten dode zouden zijn gedoemd, ook zonder het Delta-plan.

Na de buitengewone omstandigheden, namelijk die de schelpziekte veroorzaakte, zijn verdwenen, is alre bedrijf dat alleen op de kweek is aangewezen, met pannen als broedvangers de ondergang nabij, enkel en alleen door het feit, dat die kwekers eenvoudig geen bestaan kunnen hebben bij prijzen waarvoor schelp-oesters nog met goede winst kunnen worden gekweekt.

Kapitein J. LENIERE op rust

Kapitein J. Leniere werd geboren te Oostende op 3 april 1888.

Door de zee aangetrokken en groepen, betekende dit natuurelement voor hem zijn verlangen en zijn toekomst.

Op 12-jarige leeftijd, juist gezien op 14 mei 1900, kreeg hij zijn eerste opleiding aan boord van het opvallend schoolschip «Ville de Bruges». Acht reizen met afwisselend de «Ville d'Ostende» en de «Ville d'Anvers» zouden deze eerste opleidingsperiode afsluiten in 1903.

Van 1905 tot 1910 voer hij in hoedanigheid van 2e en 1ste officier en op 23-jarige leeftijd, t.t.z. op 1 mei 1911, behaalde hij het diploma van Kapitein ter lange omvaart. In de eerste wereldoorlog droeg hij zijn steentje bij tot de eindoverwinning. Daarna voerde hij jarenlang het bevel over het ss. «Emmanuel Nobel», «Spidoleine», «Alexandre André» en andere «Lubrafol's». Een detailopgave zou ons werkelijk te ver voeren. Ondertussen behaalde Kapitein J. Leniere ook nog het «Rijkscertificaat voor Radiotelegrafist 1ste klasse» en het «Certificate of sperry compasser».

In 1946 zegde hij vaarwel aan de zee doch zou verder de zaak van de zeevaart blijven dienen als Directeur van het Aanwervingsbureau voor zeelieden te Antwerpen waar de zeelieden hem hebben leren kennen en waarderen. Plichtbesef en nauwgezetheid zijn hem gedurende gans zijn loopbaan als leidraad geweest.

Op 28 februari 1959 legde Kapitein J. Leniere deze laatste functie neer om thans van een welverdiende rust te gaan genieten.

Kapitein Leniere is een geboren

Oostendenaar en er zeer goed gekend.

Ons blad wenst kapitein Leniere nog vele jaren een gezonde rust.

Onverantwoordelijke nalatigheid van curators

Sedert talrijke maanden liggen vissersvaartuigen in de vissershaven als gevolg van een faillissement stil en zouden die schepen ofwel openbaar ofwel uit ter hand moeten verkocht worden.

Talrijke leveranciers hebben hoge bedragen tegoed en de advocaten-curators van deze schepen schijnen zich daar weinig of niet over te bekommeren.

Integendeel ! Die curators laten nieuwe er in geplaatste motoren roesten, laten die schepen onverzekerd en doen niets om van die schepen geld te maken.

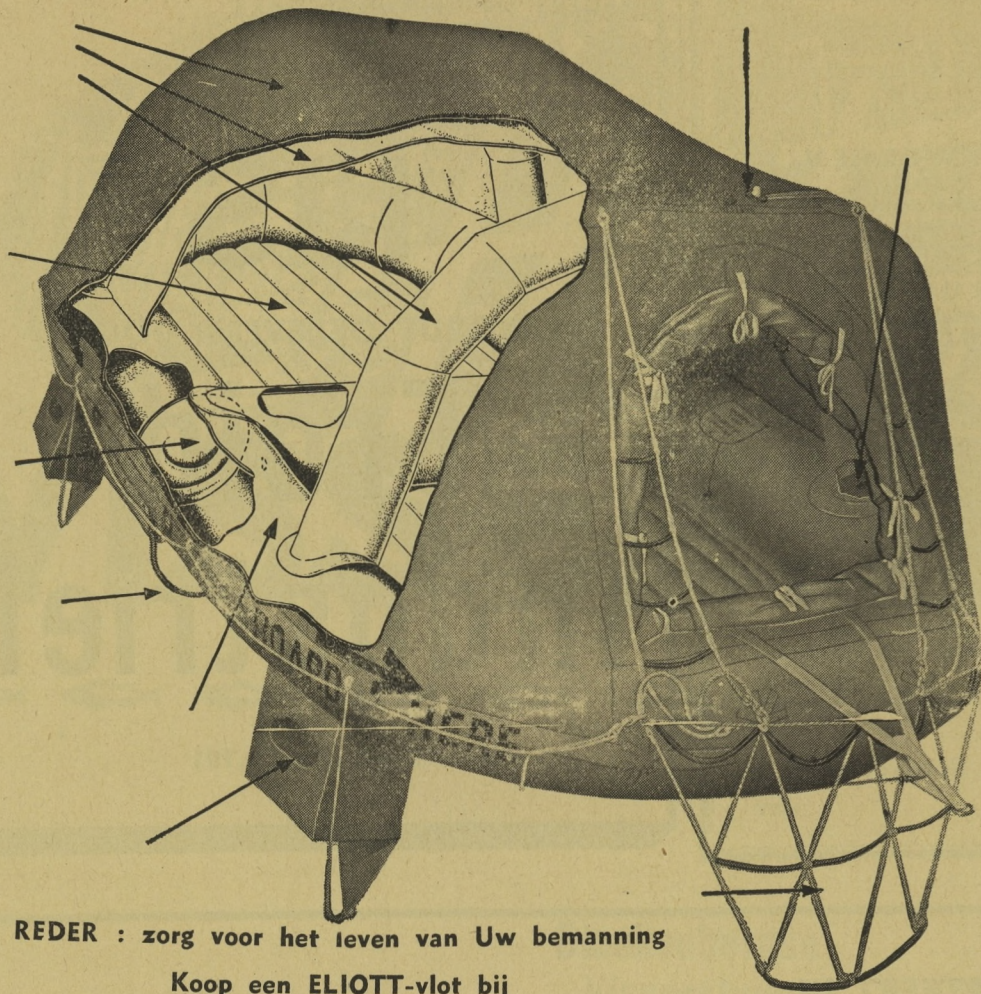
De leveranciers en in failliet verklaarde reders staan hier onbevoegd en onbekwaam om op te treden.

Zou de bevoegde handelsrechtbank deze heren advocaten, die het maar al te gemakkelijk opnemen, hen eens op hun plichten willen wijzen, nl. de belangen van de benadeelden zoveel mogelijk te behartigen.

Of bestaat een faillissement alleen om de onkosten en erelonen van sommige advocaten te dekken ?

Een beetje meer eergevoel voor het ambt dat men bekleedt en voor de centen van de schuldeisers, ware korrekter.

VEILIGHEID OP ZEE



REDER : zorg voor het leven van Uw bemanning

Koop een ELIOTT-vlot bij

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

27 H. Baelskaai - Oostende

Alle types verkrijgbaar

Telefoon : 729.51

HOOGWATER TE OOSTENDE

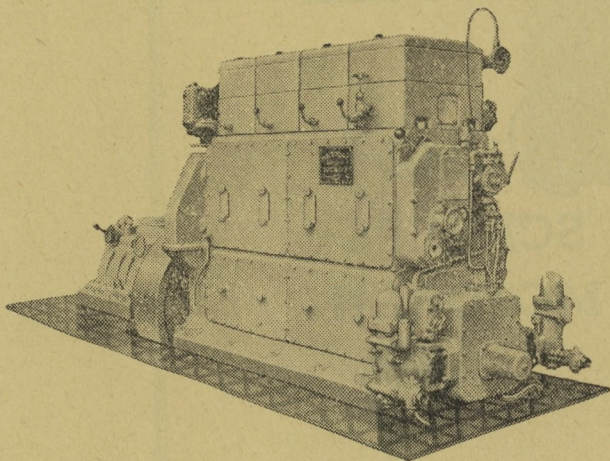
APRIL

10 vrij	02.15	50	08.58	4
	14.39	49	21.11	4
11 za	02.50	50	09.29	5
	15.10	48	21.43	5
12 ZO	03.23	49	09.58	6
	15.40	47	22.16	6
13 ma	03.56	47	10.28	7
	16.11	46	22.49	7
14 di	04.29	45	11.01	9
	16.44	43	23.27	9
15 wo	05.10	43	11.43	10
	17.26	41	—	—
16 do	06.03	42	00.18	11
	18.28	39	12.42	12
17 vrij	07.18	41	01.25	12
	19.55	39	13.56	13
18 za	08.45	42	02.45	12
	21.17	41	15.19	13
19 ZO	09.59	45	04.00	11
	22.22	44	16.29	11
20 ma	10.59	47	05.05	8
	23.14	47	17.25	7
21 di	11.48	49	05.57	4
	23.58	49	18.13	5
22 wo	—	—	06.44	2
	12.31	51	18.59	3
23 do	00.40	51	07.29	0
	13.12	52	19.44	1
24 vrij	01.22	53	08.14	1
	13.55	53	20.31	1
25 za	02.07	54	09.00	1
	14.37	53	21.17	2
26 ZO	02.56	53	09.45	2
	15.22	51	22.03	3
27 ma	03.44	52	10.29	4
	16.10	49	22.51	4
28 di	04.38	49	11.16	6
	17.02	47	23.45	5
29 wo	05.37	46	—	—
	18.01	43	12.10	8
30 do	06.46	44	00.46	6
	19.13	41	13.13	10

DE VERKOOP VAN HET VISSERIJBLAD

Afzonderlijke nummers van dit vakblad dat wekelijks verschijnt, zijn alleen verkrijgbaar in «Noordzee Boekhandel», Vindictivelaan 22, Oostende of ter drukkerij, Sint Jorisstraat 18, aan de prijs van 5 F.

DIESEL MOTOREN A.B.C. VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

REDERS, LEEST
UW VAKBLAD !

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

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

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

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

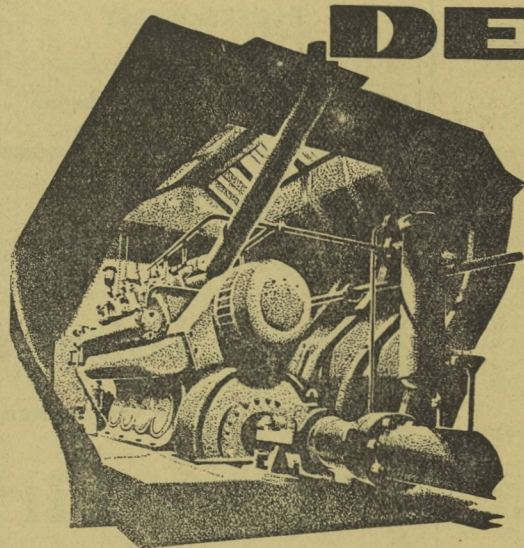
Froid Industriel

Telefoon : 71.791

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE