



# HET VISSERIJBLAD

Blankenbergse  
Visserstype



LOUIS MARANNES  
«ZWARTE KO»

## KLEINE AANKONDIGINGEN

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

\* Aanbieding van een collectie nieuwe trawlnetten tegen voordelige prijzen. Brieven onder nr 2068V.

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

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

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

Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van schepen  
N.V.  
**BELIARD-CRUGHTON & C<sup>o</sup>**



Bij gelijke sterkte - veel lichter  
Bij gelijk gewicht - veel sterker  
Geringe weerstand = besparing  
van motor en brandstof

Uw voordeel !!!

UNIC 100 %

# Nylon - netten

Te verkrijgen bij

**S.C.A.P. s.v.**

Tel. 729.51

Oostende

100 %  
dubbel  
gevlochten  
nylon-lijn.  
trekvermogen  
3 Ton gear.  
eveneens te verkrijgen

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

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

Studie van Notaris  
Jan-B. de GHELDERE  
te Heist-aan-Zee  
**ENIGE ZITDAG VOOR**  
**TOEWIJZING**  
Op **DINSDAG 12 MEI 1959**,  
om 15 uur stipt te Zeebrugge, in  
het café gehouden door de heer  
Alfons Casier, Werfkaai, van :  
**SCHUILHAVEN ZEEBRUGGE**  
**HOUTEN**  
**MOTORVISSERS-**  
**VAARTUIG**  
bouwjaar 1922, Z.432; bruto 19,45  
zeeton; netto 5,87 zeeton; lengte  
13,22 m; breedte 4,51 m; motor  
Deutz 70 PK; bouwjaar 1936, als-  
mede inventaris.  
Sleutels te bekomen bij Alfons  
Casier te Zeebrugge, Werfkaai,  
2074V



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

VOOR UW

# MAZOUT

EEN ADRES

**S.C.A.P.**  
**OOSTENDE**

Tel. 729.51

**Zeer vlugge bediening**

626W-2048V

**ADVERTEERT**

**IN HET VISSERIJBLAD,**

**UW VAKBLAD !**

# 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

### BIJ EEN NIEUWE UITBREIDING VAN DE VLOOT

**D**EZE week is het grote nieuws in de visserij, dat sinds langs een publiek geheim was, de aanbouw van vier grote treilers.

Het heeft in alle bladen gestaan en wij geven het deze week eveneens met de nadere bijzonderheden die we kunnen bekomen hebben.

Bijna op hetzelfde ogenblik kreeg ik van de stichting Lodewijk de Raet de tekst van de spreekbeurten die gegeven werden tijdens de visserijstudiedag, vorig jaar in oktober.

Dhr Michielsens had het over de uitbreiding van de territoriale wateren rond IJsland en de gevolgen hiervan voor onze produktie. Hij sloot zijn uiteenzetting met de woorden :

« We kunnen echter besluiten met een meer optimistische noot : de visserij is een uiterst soepel bedrijf. Ze heeft al voor zoveel moeilijkheden gestaan, ze is al zoveel wanhopige situaties te boven gekomen, dat we gerust kunnen aannemen dat ze zich ook door deze nieuwe beproeving wel zal heenslaan.

Sinds vorig jaar september hebben we gezien hoe de visserij gezocht heeft naar een uitweg. De grote middenslag keert terug naar de Noordzee, de grootste schepen beproeven hun geluk op Labrador of de Witte Zee.

Dit is wel een teken dat er nog wil in zit, maar dat de proeven niet altijd de gewenste uitslag opleveren is niet de schuld van de wil, noch van de inspanning, wel gedeeltelijk aan het materiaal — de vaartuigen — die niet speciaal gebouwd werden voor die visgronden.

De vier nieuwe treilers zijn een bewijs van levenskracht, een aanpassing aan de nieuwe toestanden.

Er rijst echter naast deze vaststelling een vraag en wel deze : of door het bouwen van deze vaartuigen niet definitief afgezien wordt van de eisen op het vissen in de IJslandse territoriale wateren. Voor de vroegere vangplaatsen zullen deze schepen wel te groot zijn, zodat ze, zelfs bij een voor ons bevredigende regeling van het konflikt, deze wateren niet meer zullen kunnen opzoeken.

Is deze uitbreiding dan de definitieve opgave van de IJslandse visgronden ? Deze vraag stellen we terecht nadat we gezien hebben hoe onze schepen, bij gebrek aan voldoende bescherming — in tegenstelling tot de Engelse vissersvaartuigen — de visgronden nabij IJsland voorlopig hebben opgegeven.

**E**R is een andere vraag die oprijst onmiddellijk na de eerste. Zijn die vaartuigen er nodig ?

*Ze zullen zeker werkgelegenheid schaffen voor honderden Belgische arbeiders op scheepswerven, motorenfabrieken en verwante nijverheden. Maar eens deze schepen in de vaart, vragen we ons af waarheen we met de grotere vangsten zullen moeten.*

*In de grote Europese visserijlanden : Engeland, Nederland, Duitsland is de crisis in het visserijbedrijf, misschien wel niet zo erg als bij ons, maar toch alarmerend.*

*Er is niet veel te vangen en ondanks deze verminderde aanvoer, doen de reders steeds groter inspanningen en heeft men toch altijd met dalende visprijzen rekening te houden.*

*Er is een verminderde belangstelling voor vis bij de verbruikers.*

*Met het mogelijk te maken verder afgelegen visgronden op te zoeken, zal er heel zeker een toename van de aanvoer te verwachten zijn. Maar wat zal men met die vis doen, wie zal ze verbruiken. Dat is een belangrijke vraag die men beslist moet stellen en waarop zij moeten antwoord geven die het probleem gesteld hebben.*

— ★ —

**D**EZE aanbouw van vier uiterst moderne schepen, men spreekt van de beste treilers ter wereld — wat heel goed mogelijk is — is anderzijds een noodzaak geworden voor ons land.

Bij de komende Euromarkt moeten we met materiaal kunnen werken dat opgewassen is tegenover de vloot van de andere landen. We moeten vooral goedkoper kunnen werken en het verschil in afstand tot de visgronden overbruggen. Dat zal kunnen geschieden met de nieuwe schepen.

Maar het is niet alleen deze categorie van vaartuigen die moet gemoderniseerd worden, het is vooral de middenslag en kustvisserij die zal te lijden hebben onder de eerste stoot van de Euromarkt, zoals het dezelfde klassen zijn die de weerslag hebben ondergaan van de Benelux-unie.

En voor deze klasse schepen is nog niets gedaan, nog niets bereikt. Zij hebben met dezelfde, zo niet groter moeilijkheden te kampen als de diepzeevisserij. Maar zij werken bovendien met vaartuigen die drie tot viermaal ouder zijn als de diepzeevloot.

Dat deze kategoriën thans het ergst te lijden hebben onder de crisisdruk in de visserij is in hoofdzaak hieraan te wijden.

De middenslagvisserij heeft ook gebruik gemaakt van de bestaande kredietmogelijkheden, maar een uitzondering, zoals voor de bouw van de nieuwe schepen werd nog niet toegestaan. En toch is voor deze categorie de aanpassing en modernisatie meer dringend en meer noodzakelijk. En zouden hierdoor ook honderden arbeiders aan het werk gesteld kunnen worden.

J. H. K.

# Oostendse Vismijnecho's

## SLECHTE ZATERDAGMARKT

Alhoewel slechts twee kleine Kanaalvangsten werden aangevoerd waren de prijzen ook deze zaterdag weer beneden alles en dit zowel voor tong als voor vis. De duurste tongen werden verkocht aan 46 F per kilo en de goedkoopste (lappen) kregen slechts 35 F per kilo. Er moest dan ook al een flinke vangst gelost worden vooraleer 100.000 F bereikt kan worden. De Z.542 bleef er zelfs met 1.500 kg tong en een 80-tal bennen vis nog 5.000 F onder en besomde 95.000 F. De vis was dan ook buitengewoon goedkoop en slechts heek, keilrog, tarbot, steenschol en staart kregen meer dan 500 F de ben. Wijting was zeer goedkoop evenals kabeljauw, schaat, vlaswijting en posten. De prijs voor kreeftjes was eveneens lager dan verleden week en zo werden de 10 bennen grote kreeftjes verkocht aan 1.080 F de ben tegenover 1.890 F verleden week. De kleine sortering was ook goedkoper dan vorige zaterdag en werd aangekocht aan 660 F per ben tegenover meer dan 1.000 F verleden week. Dat is zeker nog een mooie prijs voor kreeftjes en het is ook normaal dat de prijs beter is dan verleden jaar aangezien de aanvoer tot hiertoe veel kleiner was vermits vooral van IJsland veel minder omvangrijke vangsten kreeftjes binnengebracht worden die vorig jaar soms tot 400 bennen bedroegen en dit jaar nog geen enkele maal de 100 bennen benaderde.

De Z.547 het ander vaartuig dat verkocht, kreeg 17.000 F voor ongeveer 24 bennen kreeftjes maar besomde in totaal slechts 75.000 F wat wel wat te weinig is. Behalve voor de kreeft was het dus een zeer goedkope markt.

## TRIESTIGE MAANDAGMARKT

Dit was vandaag onder alle opzichten waar. Eerst en vooral wat de prijzen betreft. Deze waren nog een stuk lager dan verleden week. Alleen kleine tong, midden-schelvis en Schotse schol kregen een ietwat hogere prijs. Kabeljauw, steenschol, steenholk en wijting kregen zowat dezelfde prijs als vorige week, de rest was min of meer goedkoper. Roggen vooral kenden een uitgesproken prijsvermindering en de grote tongen kregen van hetzelfde laken een broek. Wat IJslandvis betreft, geen enkele van deze soorten kreeg een gelijke prijs als verleden week, laat staan een hogere. Een tweede « triestig makende » element van deze opningsmarkt, was de kwaliteit. Voor het ene schip was ze minder slecht dan voor het andere maar van mooie vis was geen sprake. Vooral de IJslander zette grote partijen minderwaardige vis op de markt, een gedeelte werd zelfs rechtstreeks aan de vismeelfabriek toegewezen. Voor deze fabrieken is het de laatste tijd wel druk, vooral de maandagen. Dat voor zulke vis lage prijzen betaald werden is normaal, spijtig dat ook de betere waar er dan moet aan geloven, terwijl ook de volgende verkoopdagen een invloed hiervan ondergaan. Voor de O.293 werd het dan ook eens te meer een niet lonende reis van 650.825 F dit niettegenstaande een vangst van rond de 2.500 bennen. De lonende reizen van IJsland zijn vooral voor de grootste schepen de laatste maan-

den en zelfs het laatste jaar, zeer zeldzaam. En nochtans zullen met hulp van de Staat nog vier dergelijke schepen gebouwd worden. Waarom? De O.236, de tweede IJslander, kreeg voor ca 600 bennen vis en een 3.000 kg kreeftjes, 273.880 F wat evenmin vet is maar toch in verhouding beter dan zijn grotere collega. De drie Noordzeeschepen konden het geen van allen tot zes cijfers brengen. Kabeljauw was de enige van de door deze schepen aangevoerde soorten die nog een iet of wat redelijke prijs kreeg. Voor gullen, leng, schelvis en vooral voor totten en wijting waren de prijzen zeer laag. Het hoogste cijfer was dan ook maar 96.890 F (O.108) en de laagste opbrengst beliep 88.350 F (O.326). Van de Kanaalschepen valt evenmin iets goeds te vertellen. Ook hier werden meestal te lange reizen en allemaal te lage opbrengsten geboekt, 89.755 F kan immers bezwaarlijk een mooi resultaat genoemd worden voor een schip als de O.214 en nochtans was dit het hoogste cijfer dat opgetekend werd van de 14 schepen die van deze visgrond hun vangst kwamer verkopen. Geen enkel ander schip kon zelfs nog de 80.000 F bereiken en de Z.290 moest zich tenslotte tevreden stellen met 47.025 F op een na de laagste opbrengst van deze dag. Alleen de N.715 die van de West circa 100 bennen vis aanvoerde en meteen de enige was om van deze visgrond op de markt te zetten, moest met nog minder tevreden zijn: 43.390 F.

Voor de Witte Bankers werd het in zekere zin nog een bevredigende dag. Er konden redelijk grote tongenvangsten gelost worden (1.500 à 1.600 kg). De bijvangsten waren niet erg groot. Spijts de lage prijs voor tongensortering betaald, werden nog betere resultaten geboekt dan de Kanaalschepen waarbij de opbrengsten schommelden van 78.550 F voor de O.122 naar 92.910 F voor de O.227. Platvis was nogal schaars en kreeg een in verhouding tot de andere vis, goede prijs. Twee Oostschepen waarvan de Z.420 een grotere vangst tongen aanvoerde en dan ook na een korte reis een mooi resultaat lukte: 85.600 F.

Alles samen dus wel degelijk een zwarte dag voor de reders en vissers, niet alleen door de reeds genoemde oorzaken, maar ook nog wel door een wat te grote aanvoer. De vasten is immers voorbij en dan is 6.400 bennen vis wel wat te veel.

## FLAUW VOORZIENE DINSDAGMARKT

Gisteren 27, vandaag 12 schepen. De aanvoer was dan ook beduidend kleiner en door de aanvang verkoop om 7 u. was de mijn reeds uitverkocht om 9 u.

Over het algemeen waren de prijzen beter dan op de maandagmarkt, hetgeen ook begrijpelijk is. IJslandvis vooral kende een betere markt, de kwaliteit was ook beter. Noordzeervis, vooral kabeljauw werd duur verkocht. Ook roggen, tongen en Kanaalvis gingen aan hogere prijzen van de hand. De resultaten waren dan ook beter. Zij het in de meeste gevallen nog niet renderend.

De O.299 besomde voor bijna 2000 bennen IJslandvis 664.802 F en kwam dus bijna 350 F de ben, hetgeen merkbaar beter is dan gisteren. Vooral kabeljauw en schelvis

werden duurder verkocht. De O.242 bracht een vangst van ca 3.000 kg kreeft en 700 bennen vis op de markt en besomde hiervoor 244.116 F. Geen overgrote Noordzeevangst, welke evenwel van goede kwaliteit was. De prijzen waren ook beter en witte kabeljauw kreeg tot meer dan 1.000 F per ben. Na een korte reis werd dan ook 184.110 F besomd, wat wel lonend is.

Opnieuw allemaal kleine vangsten van het Kanaal met vandaag echter een paar grotere tongenvangsten. Voor deze tongen werden iets betere prijzen betaald, terwijl ook de andere vis beter verkocht werd. Toch was ook vandaag geen enkele besomming van deze visgrond boven de 100.000 F. De beste uitslag was voor de O.266 die 95.530 F besomde. De O.342 bracht wel niet de kleinste vangst binnen, maar had het ongeluk de eerste verkoopbeurt te treffen. Voor deze vis werden dan ook de laagste prijzen betaald, zodat dit schip tenslotte 67.580 F oesomde.

Een normale vangst van de Witte Bank met ca 1.500 kg tong, de beide andere vangsten waren al te klein. Het was dan ook alleen de O.127 die nog enigszins een reis kon maken met 81.180 F na 13 dagen. Voor de beide andere schepen werden opbrengsten genoteerd van 50- en 41.000 F. Ook vandaag zeer weinig platvis, die dan ook lonende prijzen kreeg. West-vis werd maar door de O.142 alleen binnengebracht. Dit schip lukte een opbrengst van 36.760 F, wat nog niet erg schitterend is na 9 dagen.

## DE SPROTAANVOER IN MAART 1959

In maart 1959 werd door 140 schepen of 70 spannen een totale sprotaanvoer bereikt van 82.082 kg dit in tegenstelling met vorig jaar toen in maart geen enkel schip nog op sprot viste. De omstandigheden waren dit jaar ook anders. Er was immers nog grote vraag naar sprot zodanig zelfs dat enkele handelaars de vissers aanzetten verder de sprotvissersrij uit te oefenen hen hierbij een zeer lonende prijs verzekerd. Zo is het dit jaar dan ook voorgekomen dat alleen in november 58 een hogere prijs bekomen werd, de aanvoer was die maand echter ook 20 Ton kleiner. Hoe een dubbelte rollen kan en wat in- en uitvoer kunnen veroorzaken op een vismarkt in België.

De gemiddelde prijs beliep 4,58 F per kg en de totale opbrengst bedroeg 376.390 F. De vangsten per schip waren de ganse maand zeer goed en bevatten gemiddeld 686 kg, cijfer dat alleen in oktober 58 en januari 59 overtroffen werd.

Ook de opbrengst per schip was in de laatste maand nog lonend en beliep gemiddeld 2.688 F, cijfer dat beter was dan in het volle sprotsizoen. Te Nieuwpoort werd in maart geen sprot meer aangevoerd.

## HAVENSTATISTIEK ZEEBRUGGE

Frans treiler Notre Dame de Boulogne op ballast van Boulogne, geladen met 111 ton fuel-oil naar Boulogne.

Noors ss Selbo op ballast van Casablanca, geladen met 100 fuel-oil naar Stocktonteech.

Frans treiler Jean Vauquelin op ballast van Boulogne, geladen met 29 ton fuel-oil naar Boulogne.

Deens ss Kristine Toft op ballast van Antwerpen, geladen met 200 ton fuel-oil naar Setubal.

Panamees ss Aegan Sailor gelladen met 80 ton fuel-oil naar Cardiff.

Deens ss Elisabeth Nielsen op ballast van Casablanca, geladen met 101 ton fuel-oil naar Helsingborg.

Engels ms Grangefield geladen van Port Talbot met 712 ton steenkolen, op ballast naar Antwerpen.

Nederlands ms Nottingham geladen van Newport met 408 ton steenkolen, op ballast naar Dover.

Nederlands ms Isis op ballast van Londen, geladen met 386 ton glas naar Londen.

Engels ms Cato geladen van Barry met 115 ton stukgoederen, op ballast

naar Antwerpen.

Zweeds ss Servick geladen van Londen met 227 ton glasafval, op ballast naar Zelzate.

Nederlands ms Deo Juvante geladen van Kischn met 475 ton grint, op ballast naar Wessem.

Frans treiler Nicolas Apport op ballast van Boulogne, geladen met 80 ton fuel-oil naar Boulogne.

Nederlands ms Feducia op ballast van Maassluis, geladen met 242 ton aardappelen en 10 ton wortelen naar Boston.

Engels ms Cato op ballast van Antwerpen geladen met 102 ton stukgoederen en 84 ton aardappelen naar Barry.

Engels ms Pluto, geladen van Barry met 237 ton stukgoederen, op ballast naar Antwerpen.

Duits ss Gravesunde op ballast van Amsterdam, geladen met 366 ton stukgoederen naar Cindad Trujillo.

Frans treiler Printemps op ballast van Boulogne, geladen met 84 ton gas-oil naar Boulogne.

## REDERS en VISSERS,

Voor Uw

**Sociale lasten en boekhouding**  
wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

**hand in hand**

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

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

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



DOE WEL EN ZIE NIET OM

In de Oostendse Vissershavenkommissie

## Sluis- Dok- en Slipwayrechten worden verhoogd

Standplaatsvergoeding voor auto's verhoogd ?  
Mijnrechten op de ingevoerde vis ?

Vorige week donderdagnamiddag werd de Vissershavenkommissie dringend bijeengeroepen om de verhoging der sluis-, dok- en slipwayrechten te bespreken.

### EEN UITEENZETTING VAN SCHEPEN EDEBAU

De voorzitter schepen zette vooraf uiteen dat de stad Oostende een tekort op zijn begroting van meer dan 25 miljoen frank heeft te dekken en dat in alle sectoren naar besparingen worden uitgezien en daar waar het mogelijk is, de inkomsten dienen verhoogd te worden.

Hij wees er op dat, waar de mijnrechten vroeger één miljoen frank meer opbrachten, deze in 1958 van 1,25 F op één frank teruggebracht werden tengevolge van een actie van het Verbond der Belgische Zeevisserij, welke van het bestaande reglement gebruik gemaakt heeft om deze vermindering te bekomen.

Wanneer men de tarieven voor sluis-, dok- en slipwayrechten nagaat, dan werden deze in geen tien jaar aangepast en laat deze sector een tekort van ongeveer 2.200.000 F.

Vermits de sluis-, dok- en slipwayrechten slechts 3.182.000 F opbrachten en een stedelijke uitgave vergen van 5.400.000 F, moet dit tekort aangevuld worden.

De visserij moet dit tekort helpen dragen tot een beloop van 900.000 F, zijnde het bedrag door de mijnrechten destijds opgebracht, hetgeen voor elk vaartuig gemiddeld neer zou komen op 4 à 6.000 F per jaar.

Door deze tariefwijzigingen zullen niet zozeer de kleintjes maar de grotere vaartuigen worden getroffen.

Hij bacht talrijke voorbeelden aan van kleine en middenslagvaartuigen welke minder of ongeveer hetzelfde zullen betalen.

Daarenboven zegt hij, zal het tarief berekend worden op de bruto tonnemaat en niet op de netto tonnemaat, wat rechtvaardiger zal zijn.

Hij hoopt dat de commissieleden die toestand zullen begrijpen en dat ze zich hierbij zullen neerleggen.

### EEN SCHRIJVEN VAN DE HEER BAUWENS

De heer Bauwens, niet kunnen de aanwezig zijn, meldt in een schrijven dat hij akkoord gaat dat de berekening op de bruto tonne maat geschiedt, wat rechtvaardiger zal zijn, maar is voor de rest van oordeel dat de visserij geen hoger lasten meer kan dragen en die inkomsten in andere sectoren dienen gezocht te worden. Hij besluit daarom deze verhoging niet te kunnen goedkeuren.

(zie vervolg bladz. 10)

## Grote uitbreiding bij de diepzeevisserij

BELANGRIJKE MINISTERIELE BESLISSINGEN

Vrijdag nam de kabinetsraad een voor de hoogzevisserij belangrijke beslissing. Op voorstel van Minister P. W. Segers werd besloten opnieuw uitzonderlijke kredieten toe te staan voor de hoogzevisserij en dit onder meer met het doel de scheepsbouw in onze gewesten door een moeilijke periode te helpen.

Nadat, enkele maanden geleden, een eerste uitzonderlijk krediet werd verstrekt voor de bouw van een grote treiler door de maatschappij «Noordvisserij» op de werf Beliard Crighton en Cie, kregen twee grote rederijen, Motorvisserij en Pêcheries à Vapeur, elk dezelfde faciliteiten voor de bouw van twee zeer grote treilers elk.

De bouwkosten worden op 144 miljoen geraamd, waarvoor de

staat, langs de nationale maatschappij voor krediet aan de nijverheid om, 85 pct voorschiet, terug te betalen in 15 jaar tijd en aan de interest van 1 pct.

### VOOR MEER WERK-VERSCHAFFING IN DE PROVINCIE

Ofschoon de werf Beliard, Crighton en Co tot ver in het buitenland bekend staat om de diepzee-treilers die de laatste jaren gebouwd werden, (verscheidene treilers werden gebouwd voor Frankrijk), treilers die tot de beste van de wereld mogen gerekend worden, ging het sinds enkele maanden niet al te best met de nieuwe bestellingen.

In plaats van de normale bezetting : 750 arbeiders, waren er hoop en al nog geen derde hiervan te werk gesteld, en men vreesde dat de helft hiervan binnen afzienbare tijd zou moeten afgedankt worden.

De buitengewone kredieten werden in de eerste plaats toegekend om de werkgelegenheid bij Beliard, Crighton en Co opnieuw op normaal peil te brengen.

### AANPASSING VAN DE DIEPZEEVLOOT

Een andere reden tot verlening van deze buitengewone tussenkomst is te zoeken in de maatregel door IJsland genomen om de territoriale wateren uit te breiden.

Tengevolge hiervan moeten onze diepzee-treilers andere visgronden opzoeken die verder afgelegen zijn : Labrador, Witte Zee en andere. Voor deze visgronden zijn de bestaande vaartuigen niet gebouwd, zodat een aanpassing van de vloot moet geschieden.

De nieuwe treilers zullen op de verre visgronden aangepast zijn. Zo zullen de twee vaartuigen voor de Motorvisserij bestemd een lengte hebben van 62'50 m met motor van 2.000 PK en visruim van 675 m<sup>3</sup>, alsmede een diepvriesinrichting aan boord om de vis tot 29° onder nul af te koelen.

Deze rederij moet twee vaartuigen verkopen.

De twee schepen bestemd voor de Pêcheries à Vapeur zullen een lengte hebben van 55 m met een visruim van 450 m<sup>3</sup> en motor van 1.600 PK.

Ook de Belgische motorenfabrieken zullen voordelen halen uit dit krediet, vermits de motoren van Belgisch fabrikaat zullen zijn.

(zie vervolg bladz. 10)

## Schikkingen voor de verkoop in de Vismijn te Oostende

Ingevolge de laatste zitting van het schepencollege te Oostende, werden volgende voorstellen van de vissershavenkommissie goedgekeurd inzake de verkoop op twee plaatsen :

### TIJDENS HET HARINGSEIZOEN

Te 7 u. : begin van de verkoop van haring of makreel, onmiddellijk gevolgd door de verkoop van IJslandse vis.

Te 7.15 u. : verkoop van kreeftjes.

Te 7.30 u. : aanvang van de verkoop van alle andere vissoorten en voortzetting van de verkoop van IJslandse vis.

### BUITEN HET HARINGSEIZOEN

Te 7 u. : aanvang van de verkoop van IJslandse vis.

Te 7.15 u. : verkoop van kreeftjes.

Te 7.30 u. : aanvang van de verkoop van alle vissoorten en voortzetting van de verkoop van IJslandse vis.

Onder IJslandse vis moet worden verstaan alle vis die van IJsland of van verder afgelegen visgronden (Witte zee, Labrador, Noorwegen, enz.) wordt aangevoerd.

Teneinde de kopers en reders (voor het beginnen lossen) tijdig in te lichten, werd besloten op 2 plaatsen te beginnen verkopen zo-

dra een IJslander op de markt gemeld wordt. Zijn er geen IJslanders, dan begint de verkoop normaal te 7.30 u. voor de vis en op één plaats. Is er wel een IJslander, dan begint de verkoop automatisch te 7 u. voor de IJslandse vis. Op deze manier zal iedereen gemakkelijk en tijdig ingelicht zijn en wordt er gehoopt dat geen opmerkingen meer zullen gemaakt worden en dat ieder van deze schikkingen voordeel zal hebben.

Deze regeling is van maandag 12 april in voege.

## Verkoop van ijle haring

Het Schepencollege heeft besloten in zitting van 31 maart 1959 de verkoop van ijle haring niet meer op staal, doch vooraf gelost en per 10 bennen te verkopen.

De kopers hebben het recht veelvoud van 10 bennen tot de ganse vangst bij te nemen.

Aldus is de knoop doorgehakt van het conflict tussen reders en kopers.

Deze beslissing zal pas waarde krijgen van het nieuwe ijle haringseizoen af.

## Belgisch Visserijwachtschip op IJsland

Het Belgische visserijwachtschip de Van Haverbeke is thans op kruistocht in de IJslandse wateren.

Nu het visserijwachtschip daar te vinden is, hebben onze vissers er meer moed op gekregen en wordt er drukker gevist waar vis te vinden is. De bedoeling van deze tocht van het wachtschip was nu wel niet van onze vaartuigen te beschermen die in de door IJsland verboden zone vissen, maar wel om technische, medische en andere hulp te geven waar het nodig en mogelijk is.

Nu stelt zich de volgende moeilijkheid. Wanneer een Belgisch vissersvaartuig dat binnen de twaalf mijl vist tot op drie mijl van de kust, moeilijkheden hierover heeft met een IJslandse kustwachter, is ons wachtschip verplicht tussen te komen. Ons land heeft immers nog geen enkele van

de nieuwe territoriale eisen op IJsland erkend.

Den ander vraagstuk dat zou kunnen oprijzen is wat er zal gebeuren ingeval een of ander Belgisch schip defekt heeft of een ziekte aan boord en een haven op IJsland moet binnenlopen, nadat het — zelfs onder bescherming van de Van Haverbeke — binnen de 12 mijl gevist heeft.

De Van Haverbeke moet op het einde van zijn kruistocht een beleefdheidsbezoek afleggen te Reikjavik. Hoe zal dat bezoek aflopen wanneer intussen de Van Haverbeke zich gesteld heeft als schutengel tussen een Belgisch schip en een IJslandse koolbak?

We hebben intussen nog geen IJslandse reacties vernomen, maar al gehoord dat op één nacht tot 750 bennen vis konden aan boord gezet worden van een schip van onze vissersvloot.

## De visserij op het Ministerie van Landbouw

Dinsdagnamiddag werd een afvaardiging van de visserij door de kabinetschef van de minister van landbouw ontvangen.

Deze afvaardiging werd door de heer Bauwens geleid en bestond verder uit de heren Menu, kap. Pierloot, Vandenberghe en Klausling.

Aan de kabinetschef van de Minister werd het memorandum overhandigd van de wijze waarop de steun van tien miljoen frank zou kunnen gebruikt worden.

Gewezen werd op de grote nood waarin de visserij zich bevindt en de dringende noodzakelijkheid maatregelen te treffen om te redden wat er te redden valt.

Uiteengezet werd hoe de opvangregeling van garnaal, sprout en vis zou werken en welke middelen er dienden aangewend om de visserij uit haar netelige toestand te redden.

### MOTOR VOOR DE STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL

Door tussenkomst van de Heer R. Bauwens heeft de firma CA-RELS uit Gent een driebcilinder dieselmotor ten geschenke gegeven aan de stedelijke visserijschool John Bauwens.

### Nieuwe Stedelijke Visserijschool

Vernomen wordt dat binnen korte tijd een aanvang zal kunnen gemaakt worden met de bouw van een nieuwe stedelijke visserijschool.

Hogere ambtenaren van het Ministerie van Openbaar Onderwijs en het Ministerie van Openbare Werken hebben deze week kennis genomen van de stukken in verband met de nieuwe bouwwerken.

De bouwkosten zouden een twaalf miljoen frank bedragen.

## VISSERIJNIEUWS UIT ZEEBRUGGE

### ONGEVALLEN

Leon Jonckheere, schipper van de Z.458, werd bij het opwinden van de korre gekneld tussen het roer en de trui met de linkerarm. Zijn arm vertoonde drie open wonden en hij moest dringend worden verzorgd.

Leopold Savels, schipper van de Z.409, werd gekwetst aan de linkerarm door glasscherven. Het schip kwam terecht in een storm en door een zware stortzee werden de ruiten van het stuurhuis verbrijzeld zodat die op zijn hand terecht kwamen.

André Van Torre, motorist van de Z.520, bezerde zich de linkerduim bij het opleggen van de riem van de dynamo.

### SCHROEFDEFEKT

In volle zee werd defekt aan de schroef waargenomen van de Z.546, schipper-eigenaar André Vandierendonck. Na vaststelling van de schade werd in de mate van het mogelijke geprobeerd verder te varen. Toen men overtuigd was dat het schip zonder bijstand de thuishaven kon bereiken, werd op eigen krachten terug gevaren.

### MOTORDEFEKT

De Z.24 bevond zich in volle zee toen defekt aan de motor werd vastgesteld. De Z.24, schipper-eigenaar Henri Cogghe, moest de hulp inroepen van de Z.201, schipper Louis Van Massenhove die het schip behouden naar de thuishaven terugbracht.

### ROND HET PRINS ALBERT DOK

De verlenging van de vissershaven naar het oosten toe werd aangelegd om de talrijke vissersboten te kunnen meren. Waar echter dit dok enkel werd gebouwd voor vissersboten moeten wij vaststellen dat deze laatste daar bijna geen plaats meer kunnen nemen daar deze wordt ingenomen door bakken, pontons, e.d.. Wij hopen dat aan deze toestand een einde zou komen en de vissershaven in de eerste instantie zou dienen voor het aanleggen van vissersboten. — Z.

### BOOT VERLOREN

De O.153 was ter hoogte van Chicken Rock in de Ierse Zee, toen een zware zee reling en galgen ontzette en de boot met draagstoel over boord sloeg. Ook het bakboord zijdelicht en het stuurboord buitenboordlicht werden stuk geslagen.

Het schip maakte licht water aan de waterspiegel. Ook de viskorre welke vastgeslagen was, ging totaal verloren.

Ondertussen deed de O.153 maandag de Oostendse haven aan.

### SCHADE

Van de O.59 der Wwe Huysseune is de korre vastgeslagen. Bij het manoeuvreren om de korre los te krijgen, werd de B-Boordgalg gebroken.

### OPGESLEEPT

De Z.466 van de Wwe Frans Serie moest met defecte keerkoppeling door de Z.60 van Bogaert Maurice naar de haven van Zebbrugge gesleept worden.

### OUD STOKANKER

#### OPGEVIST

Door de Z.552, schipper Romain Degroote werd een stokanker opgevist. Het schip bevond zich toen 10 mijl ten noordwesten van het lichtschip Goeree. Deze eigenaardige vangst werd aangegeven op het Loodswezen. Na weging werd vastgesteld dat het anker een gewicht had van 700 kgr.

### AANVARING

De Z.417, schipper François Van Massenhove, manoeuvreerde in de vissershaven toen plots een schok het schip dooreenschudde. Na onderzoek werd vastgesteld dat de schroefbladen beschadigd waren en het schip op een onder water zittend voorwerp was gevaren.



Ter gelegenheid van de uitreiking van niverheidseretekens aan talrijke personen van de « Industrielle des Pêcheries », had in het lokaal « Acht Uren Huis » een plechtigheid plaats, tijdens dewelke dhr Londe, afgevaardigde-beheerder, enkele woorden van lof uitsprak ten overstaan van de 18 vereremerkten. Ontvingen het niverheidseretekens, eerste klas : René Vanbaelenberghe, Alfred Elegeert, Albert Elegeert, Lucien Beckman, Gustaaf Devriendt, Karel Heinderson, Alfons Vanbavinckhove, René Vergracht en Jozef van Lier. Ontvingen het niverheidseretekens, tweede klas : Isidoor Coopman, René Luyens, Frans Tratsaert, Marcel Hoste, Pierre Bauwens, André Pottier, Karel Devriendt, Leon Tratsaert en Henri Vincke. Onze beste gelukwensen aan allen.

(Foto Michael)

# De Belgische vissersvloot in 1958

Enkele weken geleden reeds ontvingen wij het jaarlijks verslag van het Bestuur van het Zeewezen over de evolutie van de vissersvloot in 1958. Wegens plaatsgebrek was het ons tot nu toe onmogelijk dit verslag dat steeds leerrijk is, te bespreken. We komen er echter dubbel gaarne deze week mee voor de dag.

De toestand van de vissersvloot was op 31 december 1958 als volgt : (1) klasse; (2) totaal langs de kust; (3) Oostende; (4) Zeebrugge; (5) Nieuwpoort; (6) Blankenberge.

	441	198	180	61	3
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
I	127	54	41	31	1
II	71	14	44	13	—
III	144	46	80	17	1
IV	68	56	12	—	—
V	17	14	3	—	—
VIa	8	8	—	—	—
VIb	6	6	—	—	—
Tot	441	198	180	61	3

VIa : motor — VIb stoom.  
Er kwamen 8 nieuwe vaartuigen in de vaart in 1958, en één vaartuig dat hersteld werd. Zes eenheden gingen verloren door schipbreuk terwijl er acht geschrapt werden. Acht schepen gingen over naar een hogere klasse daar een sterker motor ingezet werd.

In totaal betekent dit een verlies van 5 eenheden vergeleken bij 1957. Vooral de kleinste klasse kent de verlies : 7 eenheden, klasse II : één eenheid minder, klasse V : één eenheid minder. Aanwinsten per klasse : klasse III : één, klasse IV : twee, klasse VI : één eenheid bij de motoren.

In de vergelijkende tabel stellen we vast dat klasse I nog nooit zo klein is geweest en ieder jaar geleidelijk aan eenheden vermindert. Klasse II is ook aan de lage kant, doch het verschil is niet zo groot als met de eerste klasse. Klasse III neemt nog voortdurend toe in aantal, evenals klasse IV en VI. Klasse V is ongeveer gelijk gebleven, de klasse grote motortreilers neemt toe, de grote stoomschepen blijven op hetzelfde peil hangen.

## DRIJFKRACHT EN BRUTO-TONNEMAAT

In totaal zitten 73.872 PK in onze scheepsmotoren, 209 PK meer dan in 1957. Dit betekent een gemiddelde van 167,51 PK per vaartuig.

Oostende met 44,86 pct van het aantal vaartuigen, bezit 45.274 PK of 61,28 pct en telt 19.481 Bruto Ton of 66,94 pct.

Zeebrugge volgt hierop met 40,79 pct van het totaal, 23.107 PK of 31,27 pct en 7.802 BT of 26,81 pct.

Nieuwpoort heeft 13,91 pct van het aantal vaartuigen, 5.241 PK of 7,11 pct van 1.742 BT of 5,98 pct.

Blankenberge : 0,44 pct van het totaal, 250 PK of 0,34 pct en 80 BT of 0,27 pct.

Hierbij dient opgemerkt dat de PK van onze vloot nog nooit zo hoog is geweest als thans, dit vooral door de verzwaring van de grote klassen want klassen I en II zijn dalend inzake PK.

Met een totaal van 29.105 Bruto Tonnemaat inhoud is onze vloot 124 BT achteruit gegaan bij 1957.

## OUDERDOM VAN ROMP EN MOTOR

De ouderdom van de scheepsrompen schommelt tussen 1 en 50 jaar, gemiddeld 19 jaar en 3 maanden per schip tegen 18 jaar en 10 maanden in 1957. Een veroudering van 5 maanden. Slechts 96 scheepsrompen, of 21,76 pct is van 1 tot 10 jaar oud. 234 rompen of 53,09 pct zijn van 1 tot 20 jaar oud.

De oudste rompen vindt men in klassen I en II, dan volgen klassen III en IV.

Gemiddelde ouderdom per scheepsklasse :

Klasse I : 24 j 4 m; klasse II : 19 j 4 m; klasse III : 15 j 8 m; klasse IV : 17 j 6 m; klasse V : 19 j 7 m; klasse VI motor : 17 j 7 m; klasse VI stoom : 6 j 6 m.

De motoren zijn jonger, tussen 1 en 35 jaar en slechts 43 (9,88 pct, zijn ouder dan 25 jaar. De zes stoommachines zijn van 1 tot 9 jaar oud.

De gemiddelde ouderdom van de motoren is 11 jaar en 10 maanden tegenover 11 jaar en 8 maanden in 1957. 226 motoren, of 51,96 pct zijn van 1 tot 10 jaar oud en 6 zijn tussen 31 en 35 jaar oud. Het zijn dan ook de motoren van de kleinste klasse die de oudste zijn : gemiddeld 14 j en 2 m, klasse II : 10 j en 2 m, klasse III : 11 j en 2 m; klasse IV : 10 j en 3 m; klasse V : 7 j en 4 m; klasse VI : 4 j en 10 m.

De waarde van deze vloot (vervangingswaarde verzekerd door VOZOR) bedroeg : 957.352.500 F. Oostende bereikte hiervan 70,09 pct; Zeebrugge 24,97 pct; Nieuwpoort 4,68 pct en Blankenberge 0,26 pct.

## BEMANNINGEN

Einde '58 waren 398 schepen bemand van de 441 met 1.572 vissers, tegenover 1.818 in 1957. 1952 : 168; 1951 : 138.

Er waren 171 vissers beneden de 18 jaar aangemonsterd, waarvan 83 als scheepsjongen, 39 matrozen, 46 lichtmatrozen en 3 als machinepersoneel.

Er is een lichte achteruitgang in de aanmonstering van vissers beneden de 18 j vergeleken bij 1957 toen er 185 waren. Evenwel zijn de resultaten van de aanmoedigingspremie voor scheepsjongens merkbaar, wanneer we de cijfers der vorige jaren nemen : 1956 : 151; 1955 : 149; 1954 : 155; 1953 : 134; 1952 : 168; 1951 : 138.

Er zijn 170 meevarende reders : 143 als schipper, 20 als motorist en 7 als matroos. Deze zijn vooral in de kleinste klassen. 17 eigenaars zijn gemonsterd op schepen van klasse IV en 2 op vaartuigen van klasse V.

Oostende telt 921 gemonsterde vissers, Zeebrugge : 650, Nieuwpoort : 174 en Blankenberge : 7.

De gemiddelde ouderdom van het varend personeel bedraagt : 33 jaar en 3 maanden.

- schippers : 39 j 7 m  
- dekpersoneel : 29 j en 5 m  
- motoristen en machinisten : 38 j en 5 m  
- hulpmachinepersoneel : 34 j en 5 m.

De gemiddelde ouderdom per scheepsklasse is als volgt :

Klasse I : 37 j 4 m  
Klasse II : 33 j en 1 m  
Klasse III : 31 j en 10 m  
Klasse IV : 33 j en 5 m  
Klasse V : 32 j en 1 m

Klasse VI : 28 j en 9 m zodat in verhouding de oudste vissers op de kleine vaartuigen aangemonsterd zijn.

Volgende brevetten en vergunningen waren in het bezit van de vissers :

- 79 brevetten van schipper ter visserij 1e klasse

- 356 brevetten van schipper ter visserij 2e klasse

- 119 vergunningen van schipper - 339 diplomas van leerling-schipper

- 103 getuigschriften van scheepsleerjongen

- 188 brevetten van motorist tot 500 PK

- 516 vergunning van motorist tot 80 PK

- 11 brevetten van machinist.

## REDERIJEN

Er waren op 31-12-1958 : 393 rederijen : 325 persoonlijke ondernemingen, 51 feitelijke vennootschappen, 11 personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid en 6 naamloze vennootschappen.

363 rederijen bezaten één vaartuig, 23 rederijen hadden 2 vaartuigen, 2 rederijen hadden 3 en 4 vaartuigen, dan was er telkens één rederij met 5, 6 en 7 schepen.

## BESLUIT

Er zit opnieuw weer veel «eten en drinken» in deze altijd zeer merkwaardige statistiek.

We stellen vast bijvoorbeeld dat de kleinste klasse geleidelijk maar zeker uitsterft, dat de vloot stilaan verouderd, zowel voor wat romp als motoren betreft, dat het aantal gediplomeerden ter visserij ook stilaan afneemt en meer dergelijke dingen.

In feite moesten al lang maatregelen getroffen worden om aan dit alles te keer te gaan. Het is niet de eerste maal dat dergelijk verslag uitkomt en dat er mogelijkheid bestaat te zien wat er juist gebeurt met onze nijverheid.

Het vraagt misschien te veel moeite bij sommige personen om deze zaken eens grondig te bestuderen en te veel moed om besluiten te trekken.

Laat dit verslag dan de zoveelste verwittiging zijn !

## Filmavond in de Rijkvisserijschool te Heist

Gezien het verzekerd succes van onze vorige filmavonden, heeft de Bond van Vrienden en Oudleerlingen eraan gehouden nogmaals een succesfilm voor te stellen en dit op Woensdag 22 april 1959 te 20u30 in de school zelf.

Onze keus is gevallen op de prachtige film «Moedige Kapiteins» met de bekende artiesten Spencer Tracy en Mikey Rooney.

De film behandelt het leven van een verwerende rijkemanszoon welke tijdens een zeereis overboord gaat. Opgepikt door vissers, leert hij onder een ruwe schors hun gouden hart kennen en dit brengt oij hem een volledige ommekeer teweeg.

Het is een diep-psychologische film welke zeker de moeite loont gezien te worden.

Wij doen een warme oproep aan alle oudleerlingen, vrienden en sympathisanten van de school om zo talrijk mogelijk op te komen en een paar gezellige uurtjes samen door te brengen.

De toegang is als naar gewoonte volledig kosteloos.

Iedereen is welkom.  
Deuren open te 19u45.

## OVERBOORD GEVALLEN

De h. Roger Gezelle, kapitein aan boord van een mazoutboot, viel overboord, ten gevolge van onpasselijkheid, toen de boot zich in de schuilhaven ter hoogte van de ijsfabriek rechtover de vismijn bevond. Dit ongeval werd opgemerkt door de heer Germain Gheleyn, die onmiddellijk in het water sprong om de man van een gewisse dood te redden. De h. Germain Gheleyn, die concierge is bij de «Zeebrugse IJsfabriek» kon de man boven water houden en hem naar de kant van de mazoutboot brengen, daar de h. Gezelle echter te zwaar woog, kon zijn redder hem niet alleen aan boord brengen. Daarom haakte deze de h. Gezelle vast aan de boord van de boot en ging hulp halen. Toen hij iemand gevonden had gingen ze beide aan boord en konden de geredde veilig aan boord brengen. Wij wensen de h. Germain Gheleyn proficiat voor zijn daad van opoffering die hij gesteld heeft om een mens van de dood te redden. — Z.

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

VOOR HET SCHILDEREN VAN UW HUIZEN  
VOOR HET VERFRAAIEN VAN UW WONING

GEBRUIK ENIMA VERVEN en LAKKEN

IMATEX PLASTIEKVERF

VERVENFABRIEK

ENIMA

H. BAELSKAAL 34 — OOSTENDE

7829N-2073V

# GARDNER

MET EEN REDELIJKE LEVERTIJD  
EINDELIJK WEER LEVERBAAR

## MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat)

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

ANTWERPEN

## Oostende

### Marktoverzicht

Iets kleinere aanvoer dan verleden week met minder vis van het Kanaal en van de West. Van de andere visgronden werd ongeveer dezelfde hoeveelheid aangevoerd of meer. Alleen van de Witte Bank werd aanzienlijk meer vis en tong aangebracht. Dit zal in de komende weken nog vermeederen want er mag verwacht worden dat de meeste Kanaalschepen opnieuw naar de Witte zullen trekken nu er eerstgenoemde visgrond maar zeer weinig meer te vangen is. Normaal zouden er dan ook meer tongen moeten gebracht worden want ook de vangsten zelf zouden nu moeten groter worden vooral als het weer warm blijft. Toch schijnen de vangsten niet zo groot te zullen worden als vorig jaar, toen vangsten van 3, 4 en 5.000 kg tong aangevoerd werden. Waar ook in Nederland wel meer tongen zullen gevangen worden moet er op een prijsverbetering maar niet te veel meer gehoopt worden, integendeel.

De kwaliteit van de aangevoerde vis, was zoals het een weinig lof-

felijke gewoonte schijnt te worden op de maandagmarkt weer van een pover gehalte, en tweede kwaliteit was dan ook aan de orde van de dag. Vooral de grote IJslandvangst was niet erg fameus. Ook de Kanaalschepen maakten veel te lange reizen, wat evenmin bevorderlijk was voor de hoedanigheid van de vis. De prijzen waren die dag dan ook het laagst en waar ook de vangsten eerder klein waren was er van lonende reizen niet veel spraak.

Dinsdag was de markt veel minder bevoorrad maar de vis was van betere kwaliteit daar de schepen kortere reizen maakten. De prijzen waren die dag dan ook hoger dan op de openingsmarkt. De resultaten waren echter weinig beter want de vangsten waren meestal te klein. De vraag was voor geen enkele soort bijzonder groot want ook in het buitenland werd voldoende vis aangevoerd. Alleen de zeer schaarse soorten gingen vlot van de hand.

Woensdag werd de kleinste hoeveelheid vis van deze week aangevoerd maar ook de beste kwaliteit. De prijzen stegen van het begin naar het einde van de markt. Vooral roggen, kabeljauw, zeehond en haaien kregen betere prijzen. Ook de andere vis was duurder dan de voorbije dagen. Alleen wijting bleef zeer goedkoop. De resultaten waren dan ook in verhouding die dag het best.

De totale aanvoer beliep 11.780 bennen vis, ca 36.000 kg tong en 7.500 kg kreeftjes. 60 schepen waren hiervoor nodig.

Vier IJslanders waarvan twee met grote vangsten. Dinsdag betere kwaliteit dan maandag. Ook betere prijzen op de dinsdagmarkt en betere uitslagen, zonder dat deze daarom lonend waren, vooral voor de grootste schepen. In totaal 6.100 bennen vis en ca 6.000 kg kreeftjes.

6 Noordzeeschepen met zowat dezelfde vangsten als verleden week wat de omvang betreft. De soorten verschilden echter en deze week werd veel kleine vis aangevoerd, vooral woensdag.

De kwaliteit was maandag het minst, ook de kabeljauwprijs het laagst.

Dinsdag en woensdag vooral werd witte kabeljauw duur verkocht. Van een vangst kan slechts gezegd worden dat ze een renderende opbrengst gaf, deze van de 0.237. In totaal werden van deze visgrond 1.730 bennen vis aangevoerd.

Meer Kanaalschepen dan verleden week. De meeste vangsten waren klein en waar de eerste dagen ook de prijzen zeer laag waren werden zeer weinig lonende vangsten geboekt. Alleen op de sluitingsmarkt kon dank zij de betere prijzen door een paar schepen een renderend cijfer geboekt worden. In totaal werden door 24 schepen 2.880 bennen vis, ca 15.000 kg tong en 1.200 kg kreeftjes aangevoerd.

Dat de beste tijd in het Kanaal voorbij is, kan men merken aan het groter aantal Witte Bankers dat deze week aan de afslag was. De meeste vangsten waren echter nog zeer klein, dit vooral op de laatste verkoopdag. De lonende opbrengsten waren dan ook voor deze schepen zeer raar. In totaal 14 schepen met 510 bennen vis en ca 17.000 kg tong. Tongen waren maandag goedkoopst, kregen dinsdag iets betere prijzen en werden woensdag duur betaald. Slechts 2 Oost-vangsten deze week die samen 70 bennen vis en ca 2.000 kg tong aanvoeren.

Van de West was er de beide eerste verkoopdagen zeer weinig vis op de markt. Woensdag was de aanvoer groter, alhoewel nog middelmatig. De prijzen stegen van de eerste naar de laatste verkoopdag met vooral dure roggen op het einde van de markt. Samen werden

	11-4-1959	13-4-1959	14-4-1959	15-5-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	35,—36 60	32,—36 50	31,—34 60	35 20-40 10
3/4 tongen — 3/4 sole	36,50-37,40	34,20-38,—	34,80-39,20	32,—37,60
Bloktongen — Sole moyenne	42,—43 20	37,60-42 —	37 40-47,—	37,60-47,—
Voor-kleine — Petite	44 40-46,40	43,—47,—	45,40-49,—	42 60-48,60
Kleine tongen — Toute petite	42,—43 60	42,—45 80	44,—45 —	37 40-44,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	33,20-36,—	28,—31,40	28,—32,50	30,40-34 50
Middel — Moyenne	30,—31,—	20,—27,—	28,50-30,—	28,—33,—
Kleine — Petite	26,40	17,—20,—		
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie		10,20-13,—	13,—	14,—15 20
Grote iek — Grosse	7,—	9,60-14,—	16,—	15,—19,—
Kleine iek — Petite		9,60-13,—	16,—	15,—17,—
Iek 3e slag — 3e sorte		10,—12,—	15,—	15,—16,—
Platjes — Toute petite		4,20- 6,—	6,— 7,40	5,—10 60
Schelvis grote — Aiglefin, gros				7,60
Middel — Moyen		5 20-10,—	5,— 5,80	2,40- 4,80
Kleine — Petit		2,80- 5,—	3,70- 5,80	20,—
Heek, grote — Merlu, gros	23,—		20,—	
Middel — Moyen			13,—	
Kleine — Petit				7,60-16 40
Rog — Raie		3 20-10 40	7,—15,—	5,80-19,—
Rode poon — Perlon			11,—	3,20- 6,—
Grauwe poon — Grondin	1 50	2,— 5,60	3,— 4 20	17,80-22,—
Kabeljauw — Cabillaud	9 60	9,—17,40	9,—20,—	5 40-17 20
Gullen — Petit cabillaud	5 60- 7 80	5 40-11,—	6 40- 8 40	23,—27,80
Hozemondhamme — Baudroie	22,—23,—	17,60-25,—	27,—27 50	1,80- 4 20
Wijting — Merlan	2 40- 3 60	2 40- 4 20	3,— 6 50	
Schar — Limande				11 60-23 40
Steenholk — Sole limande	7 20-15,—	7 40-17,—	9 40-11 20	13 50
Zeehaai — Aiguillat	6 50	8 60		10 60-12 20
Hondshaai — Roussette	6,—	6,— 7 70	9 50-11,—	6 60- 6 80
Arend (Pieterman) — Gr. vive				
Makreel — Maquereau			8 40	
Horsmakreel — Saurel				5 20-16,—
Rode knorhaan	3 40	3 80-10,—	6 20-17,—	16,—23,—
Keilrog — Raie radiée	8 —12 40	8,—14 —	8,—16,—	
Zeekreeft — Langoustine	22,—36 —	12,—31,—	15,—33,—	13 —23 60
Schaat — Flotte	10,—	14 60-16,—	15,—	
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.				
Lom — Brosme				6 —
Kongeraal — Congre	4,—	2 50- 4 20	4,— 5 50	6 80- 7,—
Leng — Lingue		5,— 6 20	7 80	16 50
Schartong — Cardine		24,—		
Volle haring — Hareng				
IJle haring — Hareng guai				
Haringshaai — Latour				2,— 2 20
Steenholk — Tacaud	1 90	1 80- 2 20	1 90- 2 40	40 50
Heilbot — Flétan		25,—41,—	44,—	6 60-10,—
Koolvis — Colin		3 20- 4 40	3 20- 6 20	
Steur — Esturgeon				11 60
Zeeewolf — Loup de Mer		7 80- 8 80	10,—	10,—13,—
Pollak — Lieu jaune	6 50	8,— 9 40	8,—10,—	
Zonnevis — St Pierre				
Koningsvis				
Pilchard				
Hondstong — Plie cynoglosse				



Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
<b>VISAANVOER TE OOSTENDE</b>						
11-4	2	10.500	170.495			
13-4	27	326.300	2.745.429			
14-4	12	203.100	1.674.738			
15-4	19	91.800	1.302.465			
Tot.	60	631.500	5.893.127			

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

8-44	4	170	8.643	48,—	53,—	50,72
10-4	40	1.641	38.627	44,—	54,—	48,16
9-4	22	802	61.288	32,—	44,—	37,34
11-4	37	1.545	60.739	34,—	45,—	39,31
13-44	39	1.659	57.259	29,—	39,—	34,51

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

10-4	1	272	2.362			
13-4	14	11.723	192.853			
15-4	12	25.797	342.939			

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

9-4	12	612	24.088	34,—	44,—	39,35
10-4	17	1.150	42.189	34,—	43,—	36,68
11-4	16	837	32.137	34,—	43,—	38,39
13-4	18	697	18.789	24,—	35,—	26,95
14-4	16	506	13.970	25,—	30,—	27,60
15-4	9	302	11.129	31,—	45,—	36,85

**VIS ZEEBRUGGE**

9-4	5	11.020	154.420			
11-4	3	7.600	148.800			
13-4	19	17.700	337.590			
15-4	28	42.370	112.530			
14-4	3	5.000	770.470			

**IJSLAND****Maandag 13 april**

Grote schelvis 6,20-13,40; middelmatige schelvis 4,40-6,80; kleine schelvis 4,80-6,40; kabeljauw 3,60-10; gullen 2,80-6,80; wijting 3,40-6; schaat 5-13; zeebaars 2,60-9,40; leng 3,80-7,60; schartong 4,70-10; heilbot 15-40; koolvis 1,70-4,40; hondstong 4-8; zeewolf 12,60-7 F.

**Dinsdag 14 april**

Grote schelvis 5,80-15,40; middelmatige schelvis 5-8,60; kleine schelvis 4,40-7,40; kabeljauw 7-11,40; gullen 4,20-6,40; wijting 3,40-7,20; schaat 7,50-12,50; zeebaars 5,60-8,60; leng 4,20-8,40; schartong 5-9,20; heilbot 20-40; koolvis 3,60-4,60; hondstong 4,20-9; zeewolf 6,60-8 F.

**BRUSSEL****VAN 4 TOT 10 APRIL 1959**

3/4 tongen 80-90; kleine tongen 52-60; grote tarbot 110; middelmatige tarbot 86; kleine tarbot 44-55; kleine griet 51; grote iek 28-35; kleine iek 27-30; platjes 10-18; middelmatige schelvis 55-65; kleine schelvis 48-52; rog 40-55; rogvlerken 6-75; kabeljauw 36-65; gullen repen 54-60; hozemondhammen 55-70; wijting 18-25; gepelde hondshaai 40; arend 40; makreel 20-28; rode knorhaan 30-40; repen zeebaars 35-56; ijle haring 20-25; heilbot 95; koolvis 28-40; garnaal 76-100 F.

**NIEUWPOORT**

Grote tong — Grosse sole	10-4	13-4	15-4
Bloktong — Sole moyenne	36-37	30-33	30-32
Fruittong — Sole 3/4	31-37	40-39	35-36
Schone kleine tong — Petite sole	40-41	42-44	40-43
Kleine tong — Toute petite sole	40-41	48-49	44-38
Grote tarbot — Turbot gros	32-33	42-47	38-43
Middelmat. tarbot — Turbot moyen	.....	40	36
Varia — Divers	.....	38	38
Griet — Barbue	.....	32	32
Pieterman — Grande vive	.....	30	28-30
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	42
Middelmat. pladijs — Plie moyenne	.....	6-7	8-9
Kleine pladijs — Petite plie	.....	10-12	12-15
Deelvis — Portion	.....	7-9	8-9
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	24
Gul — Petit cabillaud	.....	12-14	17-14
Kellrog — Raie radiée	.....	.....	20-21
Rog — Raie	9	13	10-12
Tilten	6-7	9	10
Scherpstaarten	6-7	6-9	7-10
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	10-9	10-8
Kleine wijting — Petit merlan	.....	4-3	4-2
Bot — Flet	1-2	.....	1-2
Schar — Limande	.....	13-9	13-8
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	10
Zeehond — Chien de mer	.....	8	9-11
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	18
Knorhaan — Grondin	.....	7	6-3

**VERVEN-VERNISSEN-LAKKEN****ENIMA**

34 H. BAELSKAAL, 34  
Tel. : 715.23 OOSTENDE

2072V-7638N

**TOTAAL SPROTSEIZOEN****OOSTENDE SEIZOEN 1957-1958**

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1e kwartaal :								
Okt., nov., dec. 57	878	402.198	1.867.968	0,46	12,20	4,64	457	2.127
2e kwartaal :								
Jan., febr., mrt 58	972	789.880	2.301.475	1,05	6,49	2,91	812	2.367
TOTAAL	1.050	1.192.078	4.169.443	0,46	12,20	3,49	644	2.253

**SEIZOEN 1958-1959**

1e kwartaal :								
Okt., nov., dec. 58	506	258.346	1.128.451	0,58	10,85	4,37	510	2.230
2e kwartaal :								
Jan., febr., mrt 59	530	327.560	1.313.250	1,89	7,96	4,01	618	2.477
TOTAAL	1.036	585.906	2.441.701	0,58	10,85	4,11	566	2,3

**NIEUWPOORT SEIZOEN 1957-1958**

1e kwartaal :								
Okt., nov., dec. 57	230	80.323	490.510	—	—	6,10	388	2.132
Jan., febr., mrt 58	210	150.783	455.014	—	—	3,01	718	2.166
TOTAAL	440	231.106	945.524	—	—	4,09	525	2.149

**SEIZOEN 1958-1959**

1e kwartaal :								
Okt., nov., dec. 58	302	147.066	684.598	—	—	4,65	487	2.266
Jan., febr., mrt 59	167	116.415	488.946	—	—	4,20	698	2.927
TOTAAL	469	263.481	1.173.544	—	—	4,45	561	2.502

(1) Kwartaal; (2) Vangsten; (3) Aanvoer; (4) Opbrengst (5) Minimum prijs; (6) Maximum prijs; (8) Gemiddeld kg; (9) Opbrengst.

**GENT****VAN 4 TOT 10 APRIL 1959**

3/4 tongen 60-75; voor-kleine tongen 60; middelmatige tarbot 55; kleine griet 40; grote iek 30; kleine iek 24; middelmatige schelvis 40-45; kleine schelvis 20; rog 40-45; kabeljauw 28-50; gullen 18-20; wijting 18; makreel 18-22; ijle haring 16-18; heilbot 75; koolvis 24-30; garnaal 60-90 F.

**REDERS, LEEST****UW VAKBLAD !****VERWACHTINGEN****MAANDAG 20 APRIL**

IJsland : 0.298 0.239  
Witte Bank : 0.128 0.166 0.218  
Z.421 0.119 0.289 Z.327 Z.539  
Noordzee : 0.268  
Kanaal : 0.287  
West : 0.184 0.327

**DINSDAG 21 APRIL**

IJsland : 0.92 (1200 b) 0.318  
(1200 b) 0.282 0.228  
Witte Bank : 0.109 0.191 0.135  
0.249  
Kanaal : 0.151 0.312  
Noordzee : Z.459  
West : 0.349

**WOENSDAG 22 APRIL**

Kanaal : Z.405 Z.581 0.331  
Witte Bank : Z.514 Z.546 Z.412  
0.154  
Noordzee 0.215 0.278  
West : 0.346 0.77  
**VERMOEDELIJK**  
9-4 : 0.192 0.225 (West 1e cat.)  
7-4 : 0.160 (Kan. 2e cat.)  
11-4 : 0.276 0.267 (West 1e cat.)  
13-4 : 0.15 (West 1e cat.)

**ZEEBRUGGE**

13-4	14-4	15-4
32-34	32-33	32-33
36-37	36-37	37-38
40-41	41-42	40-41
43-44	44-45	45-46
48-489	48-49	44-45
31-32	38-39	35-36
29-30	30-32	31-32
20-21	20-21	21-22
22-23	22-23	24-25
.....	.....	.....
7-8	9-10	8-9
10-11	11-12	10-11
14-15	20-21	14-15
12-13	16-17	11-12
14-15	18-19	16-17
12-13	13-14	12-14
.....	.....	.....
8-9	.....	19-20
6-7	.....	14-15
7-8	.....	13-14
5-6	.....	11-12
4-5	3-4	5-6
.....	.....	.....
.....	1-2	1-2
6-7	6-7	7-8
7-8	10-11	12-13
7-8	10-11	12-13
.....	.....	.....
.....	.....	.....

# De « Lips-Hmf » verstelbare schroef

Naast de reeds tot het productieprogramma van Lips N.V. behorende «Lips-Schelde» verstelbare schroefinstallatie is sinds kort ook de «Lips-HMF» verstelbare schroef in productie genomen. De «Lips-Schelde» schroef bleek namelijk voor de kleinere schepen en vermogens te kostbaar. De nieuwe schroef is mechanisch verstelbaar en zeer sterk, doch kan door zijn veel eenvoudiger konstruktie aanmerkelijk goedkoper geleverd worden.

De voordelen van een verstelbare schroef zijn :

## A Elk gewenst vermogen, tot het volle motorvermogen toe, onder alle omstandigheden beschikbaar

Een gewone schroef kan slechts ontworpen worden voor één bepaalde combinatie van vermogen, toerental en scheepssnelheid. Veranderen de toeren, dan verandert het vermogen met de derde macht van de toeren, waardoor de motor direkt over- of onderbelast zal worden.

Ook bij verandering van de scheepssnelheid zal het niet langer mogelijk zijn het volle motorvermogen te benutten. Bij een verstelbare schroef kan de spoed steeds aangepast worden aan de omstandigheden.

Duidelijke voordelen geeft de verstelbare schroef bijvoorbeeld bij sleepboten, vissersschepen, loodsboten, mijnvegers, baggervaartuigen, maar ook voor bijna alle andere schepen zijn de belastingsveranderingen zodanig, dat toepassing van een verstelbare schroef voordelig is.

## B Een zeer korte remweg van het schip.

De spoed van de verstelbare schroef is verstelbaar tot volle kracht achteruit. De schroef behoelt dus niet te worden stilgezet alvorens hij achteruit kan slaan.

Zodra de spoed enige graden naar achteruit is verdraaid zal de schroef reeds gaan remmen.

De remweg met een verstelbare schroef is een derde à de helft van die met een vaste schroef.

## C Geen omkeerbeweging meer nodig.

Doordat de schroef niet meer van draairichting verandert, is geen omkeerbare motor of keerkoppeling nodig. Bij kleinere motoren welke met een keerkoppeling werken geeft het weglaten hiervan een aanzienlijke besparing, waardoor de totaalkosten met een verstelbare schroef niet veel hoger worden dan bij de orthodoxe uitvoering.

## D Minder slijtage en brandstofverbruik van de motor.

Door ook bij lagere dan het maximale motorvermogen toch het

gunstigste askoppel te blijven gebruiken, zal de motor een lager brandstofverbruik hebben en minder vervuiling en slijtage vertonen door langdurige overbelasting zoals bij normale schroeven soms het geval is.

## E Grote mogelijkheden met meer motoren op één schroefas gekoppeld.

Door meerdere motoren op één schroefas te koppelen kan men één van die motoren, indien gewenst, uitschakelen ofwel gebruiken voor het aandrijven van hulpwerktuigen.

Met een normale schroef wordt de overblijvende motor dan volkomen foutief belast. Bij een verstelbare schroef kan de spoed steeds aangepast worden.

Als voorbeelden kunnen gelden vissersschepen (trawlwinch), bergingsvaartuigen en sleepzuigers (aandrijving van pompen), rijn-schepen (stroomopwaarts op één motor varen).

Bij het slaan van de door ons gemaakte verstelbare schroeven op zich onder water bevindende voorwerpen zal hoogstens het schroefblad beschadigd worden, doch voor het mechanisme bestaat geen gevaar daar dit altijd sterker is dan de bladen.

## DE WERKING EN KONSTRUKTIE VAN DE «LIPS-HMF» VERSTELBARE SCHROEF

De schroef wordt bediend met behulp van een in de stuurhut aangebracht handwiel. Via een of meer stangen drijft dit handwiel een worm welke op zijn beurt een lang wormwiel, dat rond de as loopt aandrijft. Dit wormwiel is aan de binnenzijde voorzien van een vierkante draad welke in de draad van een vast in de verstelkast bevestigde bus grijpt.

Wordt nu het wormwiel rondgedraaid, dan schroeft dit zich over de bus heen in voor- of achterwaartse richting langs de schroefas.

Aan het achtereind van een wormwiel zijn 2 kogellagers aangebracht waartussen zich een ring bevindt. Door de ring is een pen gestoken. De schroefas is hol. Erin bevindt zich een verstellang. De reeds genoemde pen is door de verstellang gestoken, en kan door 2 gleuven in de schroefas glijden. Verschuift men dus het wormwiel, dan neemt dit de pen, en bijgevolg ook de verstellang mee.

De naaf is hol en bolvormig, naar voor uitlopend in een cilindrisch gedeelte waarin het conisch eind van de holle as past.

De verstellang eindigt in de naaf in een lagering. Op de verstellang is een driehoek vastgeschroefd. In de hoeken van deze driehoek zijn pennen bevestigd, welke uit de driehoek steken, en daar in vierkante bronzen bussen steken. De bronzen bussen passen in sleuven in de bladvoeten. Wordt nu de verstellang voor- of achterwaarts bewogen, dan wordt deze beweging via de pennen in de

# Schippers alle ongevallen en schaden moeten gemeld!

## STRAFFEN VOORZIEN BIJ NIET VERMELDING

In de laatste maanden werd reeds verschillende malen opgemerkt dat schippers, bij het oplopen of veroorzaken van ongevallen op zee of in de havens, verwaarlozen daarvan aangifte te doen bij de waterschouten.

Door het distriktschout en de hoofdwaterschout der kust werd op 16 mei 1958 daaromtrent een omzendbrief aan alle reders en de dagbladen gezonden, welke velen uit het oog verliezen en nooit gelezen hebben.

Volgens een Besluit IS ELKE SCHIPPER VERPLICHT BINNEN DE 24 UUR NA BINNENKOMEN MET ZIJN SCHIP in een Belgische haven kennis te geven aan de waterschout van de op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen.

Krachtens artikel 147 zie pagina 2 van het K.B. van 12-12-1957 (Belgisch Stbl. 20-12-1957 blz. 8951) is de schipper verplicht binnen de 24 uur na binnenkomst met zijn schip in een Belgische haven kennis te geven aan de Waterschout van de op de afgelopen reis voorgekomen averijen en ongevallen.

Geschiedt de binnenkomst in een buitenlandse haven dan moet de kennisgeving gedaan worden bij de Belgische Konsul aldaar. Ingeval de schipper wegens onvoorziene omstandigheden in de onmogelijkheid verkeert binnen de voor-

sleuven omgezet in een draaiende beweging van de schroefbladen om hun radiale draaiingsas.

In de normale uitvoering zijn de bladen ongeveer over 60° verdraaibaar.

De naaf bestaat uit twee delen welke met tapeinden met elkaar zijn verbonden. Door de naaf te delen kan een reserveblad zeer gemakkelijk worden aangebracht.

## DE SCHROEFASLEIDING

In de verstellang zijn, ter geleiding van de schroefas, twee rol lagers aangebracht. Het achterste lager is zo zwaar gemaakt, dat het tegelijkertijd de stuwkracht van de schroef opneemt, waardoor geen stuwblok nodig is.

De schroefas bestaat uit twee delen, welke door een moffenkoppeling zijn verbonden.

Bij houten schepen wordt gewoonlijk een bronzen schroefaskoker, welke uit drie delen bestaat en in lengte nog iets te korrigeren is, meegeleverd.

Dezelfde askoker kan ook op stalen schepen worden gebruikt, doch meestal is het verkieslijker in dat geval de schroefaskoker door de werf te laten maken volgens hun ervaringen.

## AFDICHTING EN SMERING

De standaardafdichting is met vet, hetwelk tussen de schroefaskoker en de schroefasvoering wordt geperst.

De schroefnaaf wordt gevuld met een bepaald soort kogellager- vet. De verstellang is tot het merk op de peilstok gevuld met olie.

ziene termijn van 24 uur mondeling verslag uit te brengen bij de Waterschout, dient in voorkomend geval geëurlijk hetzij door de reder hetzij door de schipper steeds de Zeevaartinspektiedienst ten spoedigste ingelicht, (zelfs telefonische mededeling kan desvoor-komend volstaan) in afwachting dat het «Bewijs van deugdelijkheid» kan worden ingebracht.

De bijzondere aandacht van de schippers wordt dan ook gevestigd op de wettelijke bepalingen ter zake, onder meer artikelen 1, 3, 9, 25 en 27 van de Wet van 25-8-1920, alsmede artikel 4 - 3e en artikel 5 - 3e van het K.B. van 12-12-1957.

Hoeveel schippers verwaarlozen tegenwoordig niet die voorschriften na te leven.

Anderen verzwijgen opzettelijk wat voorgevallen is om te vermijden dat ze voor de Onderzoeksraad zouden moeten verschijnen en nog anderen doen het uit eenvoudige proekvagerij.

Dergelijke nalatigheden kunnen erge gevolgen hebben. De schippers en motoristen mogen nochtans niet vergeten dat hun reders verzekerd zijn en dat daardoor voor hen allerlei moeilijkheden kunnen ontstaan.

Er zijn er die averij aan anderen in de haven veroorzaken zonder het aan te melden en de persoon waarvan het schip eigenaar is eenvoudig onwetend laten, zodat deze schade DOOR ONBEKENDEN door de verzekering niet wordt betaald.

Het is nochtans geen grote moeilijkheid de waterschout en de eigenaar daarvan in te lichten.

Wij kunnen onze schippers niet genoeg aanraden zulks te doen.

Doen ze het niet dan komt het toch uit met de vervolgingen die er het gevolg van zijn.

Wij hebben vermogen dat van overheidswege daartegen strenger en strenger zal opgetreden worden.

Wij kunnen het de overheid niet ten kwade duiden.

## HOOGWATER TE OOSTENDE

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

## LOGBOEK van een WALSCHIPPER

### BOND TEGEN DE DURE VISPRIJZEN

Het is eigenlijk al 76 jaar geleden en het gebeurde in Engeland. In juni van het jaar 1883 werd in dit land van bonden en verenigingen een Vis-liga opgericht, welke tot doel had te protesteren tegen de overdreven visprijzen.

Dat de vishandelaars — in Engeland — toen al de verkoopprijzen aan verbruiker opdreven, zodanig dat onder het publiek openlijk protest kwam, pleit niet voor de vishandel en bewijst anderzijds dat toen reeds vis in het Verenigd Koninkrijk een zeer gevraagd produkt was.

De bond heeft het uitgehouden tot juli 1884. Intussen is het verschil in visprijzen tussen producent en verbruiker nog altijd overdreven, de vishandel behoudt zijn winst, de verbruiker reageert anders: hij koopt geen vis meer als ze te duur is en de visser betaalt het gelag.

### DE GROOTSTE SCHEEPSRAMP ALLER TIJDEN

Op dinsdag 14 april was het juist 47 jaar geleden dat de Titanic onder zeer tragische omstandigheden vergaan is. Een spektakulaire scheepsramp welke in onze moderne tijd nog altijd zijn aktualiteit behouden heeft vermits een paar jaar geleden nog een boek over de ramp verscheen en onlangs een Amerikaans journalist, uit betrouwenwaardige dokumenten nog een zeer nauwkeurige verslag over de ramp heeft uit gegeven. Ook de film behandelde onlangs nog het thema van het vergaan van de Titanic.

Uit die tijd zijn er nog verschillende liederen bewaard gebleven die hier en daar bij oudere mensen nog gekend zijn.

De zee heeft altijd op de landmensen een diepe indruk gelaten en nog altijd trekt de zee aan. Hoewel de verovering van de lucht door het vliegtuig en zelfs de ruimte sinds lang de mogelijkheden van de scheepvaart overtroffen heeft, blijft de zee — zo dicht bij ons — het steeds geheimzinnig wezen waarvan alle geheimen nog niet doorgrond zijn geweest.

### HOOG BEZOEK UIT KONGO

De drie burgemeesters uit Belgisch Kongo — Leopoldstad — die bij de opstand zeer nauw betrokken waren en thans op «studiereis» zijn in ons land, hebben op woensdag 15 april de vismijn en de vissershavensinstellingen van Oostende bezocht.

Wie denkt dat de reis voor deze mensen een plezierreis is, heeft het verkeerd voor, want toen ik het gezelschap een paar keer ontmoette bij hun bezoek, kwam het me voor dat de heren tamelijk verveeld alles bekeken, terwijl ze van het ene einde van de haven naar het andere geloodst werden.

### ER IS NIETS NIEUWS ONDER DE ZON

Dat hebben we al verschillende keren geschreven en het zal misschien nog talrijke malen uit onze schrijfmachine getikt worden.

We lezen in een oud visserijvakblad dat op 5 januari 1884 de vishandelaars uit Brixham trachtten 't monopolium van de visaankoop te behalen door het verbod de vis in kleine partijen te verkopen. De reders van die plaats kwamen hiertegen

protesteren, het hielp allemaal niet. Wat de doorslag gaf was het feit dat de reders hun vaartuigen niet meer te Brixham lieten verkopen, maar wel naar Plymouth stuurden. Het konflikt heeft bijgevolg niet lang geduurd.

75 jaar later hoort men hetzelfde liedje fluiten te Oostende wanneer de groothandel zich verzet tegen een andere manier van verkopen van de ijle haring.

Dat deze mensen hun brood verdienen is logisch, maar ge kunt ook — en misschien even goed — uw brood verdienen als iedereen een gelijke kans krijgt om te werken en er niemand verplicht is uit uw hand te eten. Er zal misschien harder moeten gewerkt worden dan wanneer men voortblijft werken volgens methodes die overgeërfd zijn, maar dat is nu eenmaal de gang van de wereld.

## GROTE UITBREIDING BIJ DE DIEPZEE- VISSERIJ

(vervolg van bladz. 3)

### HOOP TOT HEROPLEEVING VAN DE SCHEEPSBOUW

Evenals de eerste reeks schepen, door Beliard, Crighton en Co gebouwd voor Belgische rederijen: John, Duchesse de Brabant, Belgian Skipper de voorlopers waren van een serie treilers die vooral in Frankrijk aangekocht werden, hoopt men thans een nieuw type treiler op stapel te zetten die in het buitenland belangstelling zal vinden en zodoende de werkgelegenheid in het scheepsbouwbedrijf voor enkele jaren te verzekeren.

Ook de grote rederijen zullen er wel bij varen, vermits ze uiterst moderne schepen in uitbating zullen krijgen aan zeer voordelige voorwaarden.

Intussen doet de kust- en middenslagvisserij voort met verouderde schepen, zonder dat vooruitzichten bestaan om die vloot die nochtans meest te lijden heeft van de buitenlandse concurrentie, niet uit te breiden, maar te vervangen door moderne schepen en dit aan even gunstige voorwaarden.

Wij menen dat op dit gebied ook iets zou kunnen gedaan worden en wachten met belangstelling de verdere oogmerken van de regering af in verband met de zo noodzakelijke hulp aan de kleine en middenslagreders.

## 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.

## Sluis- Dok- en Slipwayrechten worden verhoogd

(vervolg van bladz. 3)

### HOE TER VISSERSHAVEN BESPARINGEN VERWEZEN- LIJKEN EN DE INKOMSTEN VERHOGEN ?

De heer Vandenberghe, namens de kleine en middenslagreders, neemt daarop het woord en verklaart dat hij ten volle de toestand begrijpt waarin de stadsfinanties verkeren tengevolge van de roekeloze en grote verkwestingen van het vroeger gemeentebestuur. Dit wil daarom niet zeggen, meldt spreker, dat de redding dient gezocht in een verhoging der lasten voor diegenen welke aan de stad de meeste taksen opbrengen en zich thans in een zeer kritische toestand bevinden.

De visserij is de voornaamste nijverheid van Oostende en geeft zeker werk aan tienduizend mensen.

Inkomsten kunnen verhoogd en besparingen moeten verwezenlijkt worden.

Volgens de begroting voor het jaar 1959, zal de vissershaven een winst opleveren van 2.720.000 F.

De uitbating van de vissershaven vormt een geheel en als men in de sector sluisen, dokken en slipway beweert een verlies te boeken van 2.200.000 F, dan is het een teken dat de uitbating door de stad gedaan, slecht is en dient herzien te worden.

Aan de vissershaven werken op het ogenblik in de vismijn 34 stadsbedienden en werklieden en op de sluis en slipway 22.

Zeebrugge, waarvan de opbrengst der mijnrechten ongeveer twee vijfden van deze van Oostende is, heeft er slechts 9.

Wanneer we de toestand ontleiden, dan zijn er volgens spreker minstens een derde van de personeelsleden te veel.

Uit de herinrichting en de versmelting van de diensten van handels- en vissershaven, kunnen verschillende plaatsen afgeschaffd, waaronder die van de bestuurssecretaris, onder hall-chef, nachtwakers (er zijn er nu vier), dokmannen, een paar handlangers, dokkuiser, enz...

Verschiedende andere posten kunnen verenigd worden, zodat hier op zijn minst een besparing van twee miljoen kan verwezenlijkt worden. De heer Vandenberghe is van oordeel dat, moest de vissershaven door een private maatschappij uitgebaat worden, de onkosten van de helft zouden verminderen.

Maar om die hervormingen te verwezenlijken, is er moed nodig, zegt hij, omdat ze onaangenaam zijn.

### ANDERE INKOMSTEN

Spreker is van oordeel dat nog veel andere inkomsten kunnen verwezenlijkt worden.

In de vissershaven wordt er veel gestolen en gesmokkeld. (Dit lokt protest uit van de directie), zegt spreker en een systematische organisatie van de verkoop en de controle op wat er 's nachts verdwijnt, bestaat praktisch weinig.

Spreker is van oordeel, dat het kuisen van de slipway in aanbesteding zou dienen gegeven, dat de kuisers de schepen zouden moeten helpen dokken en tewater laten,

wat ook hier twee man zou sparen, dat de ontvangerij van de vissershaven en handelshaven één bediening zou moeten worden en dat bij doordrijving van een coöperatieve organisatie, de stad er veel voordeel zou bij hebben.

De heren Dumon en Quaghebeur zijn van oordeel dat er geen personeel te veel is en dat er in de vismijn geen vis buiten de officiële verkoop verkocht wordt, wat bij de heer Vandenberghe het antwoord uitlokt dat hij hun zienswijze niet deelt en zijn standpunt handhaaft.

### MIJNRECHTEN OP INGEVOERDE VISSERIJPRODUKTEN

Spreker wijst tenslotte op het feit dat, wanneer de reders hun vis of garnaal aanbieden, zij mijnrechten moeten betalen.

Zij moeten dat ook doen in de vreemde en worden er daarenboven met allerlei zware onkosten belast. In Engeland en Frankrijk moeten ze daarenboven van 10 tot 25 pct (Frankrijk) verkooprechten betalen.

In België komt alle vreemde vis in de vismijn zonder lasten te betalen. Hij herinnert er aan dat in 1935 de vreemde vis in de vismijn gebracht van 0,50 F tot 2 F moest betalen en stelt voor dat voortaan een mijnrecht zou geheven worden op alle vreemde vis in de vismijn binnengebracht.

Dit kan geschieden op het bedrag of per kg, 't zij door openbare verkoop na de Belgische vis, 't zij anders.

Spreker is voorstander per kg te taxeren en een onderscheid te maken tussen fijne en gewone vreemde vis.

Hij vraagt dat die kwestie dringend zou behandeld worden, daar zulks slechts een bestaande onrechtvaardigheid zou goed maken.

De heer Edebau beaamt tenvolle de zeer belangrijke uiteenzetting van de heer Vandenberghe, maar wijst er op dat hij het thans benoemd personeel niet zal verplaatsen, maar naarmate er plaatsen openkomen, deze niet meer zullen worden aangevuld worden om door een herinrichting van het kader besparingen te verwezenlijken.

De heer Menu wenst dat de vreemde auto's een standplaatsrecht van 20 F per dag zouden betalen en verklaart zich ook niet akkoord met de verhoging der sluis- en dokrechten.

Hij vraagt dat er een vijfde categorie schepen op het tarief zou voorkomen welke gaat van 250 tot 499 Ton om het tarief niet te veel te verzwaren.

De heer Vandenberghe sluit zich bij hem aan voor zover het Belgische vissersvaartuigen ALLEEN geldt en dat voor wat de auto's betreft, geen taks zou geheven worden op de kopers welke reeds pakhuisuur te betalen hebben.

De heer Edebau zal met deze opmerkingen rekening houden, maar wijst er nogmaals op dat de stad de sluis-, dok- en slipwayrechten zal moeten verhogen in de zin in het ontwerp voorgesteld. Met de gedane voorstellen zal nochtans rekening gehouden worden.

Na deze bespreking wordt de zitting te 17 uur geheven.

## DE REGERING EN DE ZEEVISSERIJNIJVERHEID IN GROOT-BRITTANNIE

(VERVOLG)

### WHITE FISH AUTHORITY

De meeste activiteiten van de Herring Industry Board vinden hun plaats in het kader van een algemeen werkplan welke opgesteld werd na raadpleging van de nijverheid. Dit programma werd in 1951 goedgekeurd door de regering en het is hierop voortgaande dat de Board de meeste van zijn wettelijke machten uitoefent.

De machten van de White Fish Authority gelden in het algemeen op deze van de Herring Industry Board, gezien de wet welke de Authority oprichtte aan dit orgaan tevens een zeker aantal taken en specifieke machten oplegde, was het niet meer noodzakelijk een algemeen werkplan op te maken om de normale functie uit te oefenen.

In ieder geval heeft de Authority tot op heden nog niet alle machten uitgeoefend die naar door de wet toegekend werden. Het werkterrein van de Authority werd meer gedetailleerd uitgestippeld dan voor de Herring Industry Board. De Authority heeft als opdracht: «herarrichten, ontwikkelen en reglementeren van de bodemvisnijverheid en in het algemeen de vraagstukken welke op deze nijverheid betrekking hebben te volgen.»

In haar werking moet ze: «de rechten van de verbruiker op overvloedige visaanvoer, aan redelijke prijzen, eerbiedigen, tezelfdertijd als de rechten van de verschillende takken der bodemvisnijverheid.»

Bovendien, voorzien zijnde dat de ministers richtlijnen kunnen geven aan de Authority, zoals ze er kunnen geven aan de Herring Industry Board, is het voor de Authority voorzien dat de ministers «onder de vorm die zij wenselijk achten, elke richtlijn die zal gegeven worden, te publiceren, behalve wanneer ze deze publicatie in strijd met de nationale belangen zouden achten.»

De leden van de W.F.A. worden benoemd door de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, de Staatssecretaris voor Schotland en de Sekretaris voor de Binnenlandse Zaken.

De W.F.A. bestaat uit een voorzitter, volledig ten dienste van de instelling, een ondervoorzitter die slechts gedeeltelijk in dienst is en drie leden die eveneens gedeeltelijk in dienst zijn. Deze leden mogen geen enkel financieel noch handelsbelang hebben in de bodemvisnijverheid.

Ze werden benoemd voor een bepaalde periode en, onlangs nog, werd een steisel ingebracht — zoals bij de Herring Industry Board — waarbij de mandaten van de leden achtereenvolgens vervallen.

De zetel is te Londen, voor Schotland en Noord-Ierland bestaat er evenwel een comité, ingesteld door de wet, waarvan de leden benoemd worden door de mi-

nisters en welke over het algemeen te Edinburg zetelt.

De ondervoorzitter van de W.F.A. is tevens voorzitter van dit laatste comité welke bestaat uit 5 leden ten gedeeltenjke titel. Wedden en kosten van de leden van de W.F.A. en het comité voor Schotland worden gearagen door de centrale regering.

Het hoger personeel van de W.F.A. bestaat uit een uitvoerend directeur, een administratieve sekretaris-generaal, een administratieve diensthoofd, een ambtenaar belast met de betrekkingen met het publiek, een ambtenaar van de tiquanties en een hoofdboekhouder, een ambtenaar belast met de prijzen en een diensthoofd voor de handelsdiensten. Te Edinburg bestaat het hoger personeel uit een administratieve sekretaris, een ambtenaar belast met de handelsinsten en een boekhouder. Plaatselijke diensthoofden zijn te Aberdeen, Granton, Lossiemouth, Lowestoft, Milford Haven, North Shields, Swan en Plymouth. Er zijn inspecteurs te Aberdeen, Fleetwood, Grimsby en Hull.

De gedeeltes van de Authority zijn ongeveer dezelfde als die van de Herring Industry Board, er is enkel verschil in omvang en enkele bijkomstigheden.

De Authority houdt zich bezig met alle zeevissen (inbegrepen schaal- en schelpdieren) met uitzondering van haring en andere pelagische vissen. De eerste verkoop van bodemvis is onderworpen aan een algemene taks van 1/4 penny per stone, behalve voor schaal- en schelpdieren omdat dergelijke taks niet overeenstemt met de administratieve moeilijkheden en de kosten van innen. De taks mag niet hoger zijn dan 1 penny per stone, aanvankelijk werd ze gebracht op 1/2 penny per stone.

Speciale taken mogen opgelegd worden, maar dat is nog niet gebeurd. In 1954-1955 leverde deze taks alleen reeds meer dan 130.000 Pond Sterling op. De Authority maakt gebruik van haar recht om de groot- en kleinhandelaars in een register op te tekenen en legt hiervoor een registratierecht op welke meer dan 5.000 Pond Sterling opbracht in 1954.

Tot nu toe heeft de Authority nog niet zelf de vishandel uitgeoefend en houdt ze zich niet bezig met de visverwerking. Haar overige inkomsten komen van de centrale regering. De ministers kunnen, in de loop van de jaren 1951-1963 subsidies voor een totaal bedrag van 1 miljoen Pond Sterling toestaan om toe te laten opzoeken te doen.

In de jaren 1953-1963 kunnen verder nog voor 9 miljoen Pond Sterling subsidies worden uitgekeerd om toe te laten de reders te helpen door subsidies of leningen om nieuwe schepen te bouwen of nieuwe motoren in te bouwen. Deze kredieten moeten ieder jaar gestemd worden door het Parlement.

(Wordt vervolgd)

## Visserijfolklore

(VERVOLG VAN VORIGE WEEK)

Voor de getrouwe lezers van onze rubriek zijn er deze week enkele belangrijke nieuwtjes mede te delen.

In de eerste plaats zal het N.I.R. in de loop van de maand mei een reeks opnamen komen doen van oude vissersliederen langs de kust. Er zijn voorzeker nog talrijke mensen die oude liedjes in verband met de visserij en de zeevaart kennen. En er zijn heel zeker lezers van onze rubriek die dergelijke personen kennen.

In verband met de optekening van deze liederen, vooraleer ze zouden kunnen verloren gaan, zouden we alle bereidwillige lezers zeer dankbaar zijn indien ze ons wilden op de hoogte brengen van die mensen, oude of jonge, die bereid zouden zijn een of meer liederen voor ons te zingen.

De zangers zullen ter plaatse komen opgenomen worden. Alle nedelingen hieromtrent kunnen rechtstreeks gezonden worden aan: J.H. Klausling, Plantenstraat, 51, Oostende.

Een tweede nieuws in verband met de vissersliederen is dat dit jaar, zoals nu zes jaar geleden, over gans de kust een «festival van het visserslied» ingericht wordt. Op verschillende plaatsen langs de kust zullen selektieavonden ingericht worden die alle zullen opgenomen worden, voor latere uitzendingen, door het N.I.R.

De finale zal te Oostende plaats grijpen en wel op zaterdag, 6 juni. De zes finalisten zullen optreden ter gelegenheid van een groots visserijfeest dat ingericht wordt door de Vlaamse Televisie en met medewerking van het stadsbestuur van Oostende. Het feest zal in open lucht plaats vinden en wel op de visserskaai, aan de nieuwe garnaalwijk. Talrijke folkloristische groepen van de kust zullen hieraan hun medewerking verlenen.

Deze folkloristische gebeurtenis zal rechtstreeks uitgezonden worden door de Vlaamse Televisie.

We komen hierop binnenkort terug met het definitieve programma.



## Stierman Lèèze en zijn paarden

(vervolg)

Mijnheer, zegt de schipper, als ge zo een motor op zijn kop kunt tikken, dan moet ge geen ogenblik meer twifelen. Daar zit pit in en je haalt er alles uit wat ge maar wilt. Ge moet mij nu niet ge'oven, maar vraag het ook eens aan de anderen. Daar liggen de jongens van Lub met hun drie kotters binnen: URK.57, URK.202 en URK.67. Dat zijn alle drie Bolnesscheepjes en hun vierde kotter die ze nu aan het bouwen zijn krijgt ook een Bolnessmachientje.

Maar er lagen nogal wat scheepjes tussen de UK.126 en die van Lub en daar was er een tussen dat me bijzonder opviel, de UK.104 «Vriendschap II», mooi en goed onderhouden, fijn in de verf. Een scheepje om op uw knieën voor te zitten. Ik stond effenaf te gapen toen iemand me op de rug sloeg. «Wel man, daar sta je te kijken, wat zegt ge van dit schip?»

«Is dit uw schip, makker», vroeg ik, «proficiat, het is fijn verzorgd.» «Ja, daar maak ik mijn werk van», zei hij, «ge zijt Belg zeker? Ik ben Louw de Boer.»

We kwamen spoedig goed overeen en ik mocht eens een kijkje nemen op die schuit. Zuiver en mooi afgewerkt van binnen en er stond warempel een Bolness vijf cilinder in: 250 pk. En of Louw kontent was van schip en motor! Ik zou zelf wel een voet groeien met zo een schip onder mijn voeten.

«En de motor», zei Louw de Boer, «daar ben ik meer dan tevreden over. Ge weet wat een volkswagen is, zo een van die kleine auto's die ge met honderden op de baan ziet en met honderdduizenden verkocht worden omdat ze zuinig zijn in verbruik, goedkoop en gemakkelijk in onderhoud en betrouwbaar en sterk! «Welnu», zei Louw, «ik kan de Bolnessmotor best vergelijken met zo een motor in uw schip zit ge precies met een volkswagen op zee. Ge doet er al mee wat ge wilt en ge kunt er op rekenen als op uw eigen zelf.»

Ik bleef lange tijd bij Louw de Boer, ik heb het me niet beklaagd en toen ik verder wilde lopen om de scheepjes van Lub van dichtbij te bekijken, zag ik al dat ze in het midden van de haven, richting zee, afvaarden.

(vervolgt)

## Nieuws uit IJmuiden en Nederland

### VLOOTNIEUWS

— Na een proefvaart op de Nieuwe Rotterdamse Waterweg is aan de Katwijkse trawlvloot de Brittenburg KW.121 van de rederij D. Ouwehand toegevoegd. Vele genodigden waren tijdens deze proefvaart aan boord. Ook de wethouder J. v.d. Pas en W. Poort maakten de reis mee. Het schip werd door de heer Boot van de Scheepswerf De Dageraad te Woubrugge overgedragen aan de rederij. Schipper Kees Dubbelaar en zijn mensen hebben aan deze Brittenburg een bijzonder fraai en modern schip: de hoofafmetingen: 41.71 x 7.30 x 3.80 meter. De Brittenburg wordt voortgestuwd door een 875 pk Smit-Bolnes-motor. Het schip heeft accommodatie voor 18 personen.

— Bij de scheepswerf De Dageraad te Woubrugge is thans in aanbouw een trawler voor de b.v. visserijmaatschappij Kennemerland te Katwijk aan Zee. In dit schip komt een 1.000 pk motor te staan. Dezelfde scheepswerf heeft van de N.V. Rederij Parlevliet jr. uit Katwijk aan Zee opdracht ontvangen voor de bouw van een motortrawler met een 900 pk Bronsmotor.

— Donderdag is aan de IJmuidense kottervloot na een officiële proefvaart ook de Paul IJM.67 toegevoegd. Het schip maakte van Vlaardingen uit deze proefvaart. De Paul behoort tot de rederij Klaas jr. te IJmuiden en heeft als voornaamste afmetingen: 254.40 x 3.60 x 2.20 meter. Dit scheepje, dat door de bouwers, D. en Joh. Boot te Alphen aan de Rijn werd overgedragen aan de reder, de heer K. Rote, heeft een 275 pk motor en ligt gedurende de Jaarbeursdagen bij de Jaarbeurs te Utrecht ter bezichtiging.

### HARINGHAVEN BIJNA GEREED

De nieuwe havenuitbreiding van het Staatsvisserijbedrijf te IJmuiden in de Haringhaven is bijna gereed. Begin mei zal 200 m kadeflengte aan de bestaande kaden in de Visserijhaven kunnen worden toegevoegd. Vooral vissersschepen, waaraan reparaties moeten worden verricht of die moeten worden uitgerust voor een volgende reis, kunnen aan deze kademuur ligplaats kiezen. Vooral het feit, dat de haven nog voor het uitvaren van de loggervloot in gebruik kan worden genomen, is zeer welkom voor de havenautoriteiten. In vorige jaren lag de Visserijhaven altijd volgepropt met schepen. Thans is enige spreiding mogelijk.

### AANVOER EN OPBRENGST VIS TE IJMUIDEN TERUGGELOPEN

De aanvoer van verse vis te IJmuiden is in de maand maart van dit jaar, vergeleken met dezelfde maand in 1958, anderhalf miljoen minder gebleken. De totale hoeveelheid vis, die het Staatsvisserijbedrijf in maart 1959 te verwerken kreeg, bedroeg 6.169.469 kg. Ook in de maand januari van dit jaar bestond een dergelijk verschil met januari 1958, maar door de grote aanvoer in de maand februari kon de achterstand worden ingelopen tot 3557.632 kg. Nu de vangsten in maart weer zo veel schraler zijn gebleken, is de

vangst van het eerste kwartaal thans 1.914.064 kg minder dan in het eerste kwartaal van 1958.

Wat de financiën betreft, bestaat er nog steeds een voorsprong, doch deze is wel zeer klein, namelijk bijna f 300. In januari was er ten opzichte van januari 1958 een achterstand van f 87.302,70, doch de maand februari maakte alles goed met een voorsprong van f 381.047,65. Daar in maart 1959 weer een achterstand van f 380.750,02 ontstond bedraagt de totale voorsprong nu nog f 297,63.

De hoofdoorzaak van deze achterstand is te wijten aan de zeer kleine aanvoer van verse haring. In maart 1959 werd slechts 61415,5 kg van deze vissoort aangevoerd tegen 2.728.467 kg in maart 1958. Hierdoor liep de opbrengst terug van f 857.435,85 tot f 247.703,03. Ook de makreelaanvoer daalde aanzienlijk, van 626.617 tot 384.887 kg, maar door de stijging van de prijs, was er slechts een gering verschil in opbrengst. De aanvoer van de schol liep sterk omhoog, er werd in maart van dit jaar 1.333.992 kg aangevoerd, waarvoor f 816.898,87 werd betaald.

### VLOOTSCHOUW BIJ HAVEN VAN URK

In de nacht van 15 op 16 april is de jacht op de IJsselmeerpaling in Nederland weer geopend. Aangezien de vloot van het IJsselmeer in de nabije toekomst zal worden ingekrompen, heeft de vissersvereniging van Urk een vlootshouwen gehouden, waaraan een honderdtal versierde Urker vissersschepjes hebben deelgenomen. Tal van autoriteiten waren uitgenodigd om dit reisje mee te maken. Ook de Urker visserskapel was bij de vlootshouwen present.

### EXCURSIE TE IJMUIDEN VOOR AANVANG TECHNISCHE JAARBEURS

Op de Technische Jaarbeurs, welke te Utrecht wordt gehouden, wordt dit jaar in de afdeling scheepsbouw grote aandacht besteed aan de Nederlandse visserij. Op zaterdag 18 april zal een speciaal congres worden gehouden, genaamd «Visserij en Techniek». Op vrijdag 10 april ging aan dit congres reeds een uitgebreide persconferentie vooraf, die te IJmuiden werd gehouden en waardoor het visserijbedrijf meer dan tot dusver het geval is geweest, in de sfeer der algemene belangstelling kwam. De genodigden leerden er onder andere, dat Nederland jaarlijks voor ongeveer 125 miljoen gulden aan vis en visproducten uitvoert.

De heer D. J. Gouda vertelde tijdens een rondgang door zijn diepvriesbedrijf Interfrost, dat in de laatste vijf jaar voor 50 miljoen gulden is geïnvesteerd in 505 nieuwe trawloggers. Het ligt in de bedoeling dat de vloot nog met omstreeks 20 dergelijke vaartuigen zal worden vergroot. De investering in het distributieapparaat is echter veel te laag, nauwelijks vijf miljoen gulden. De afnemers zullen vooral bekend dienen te worden gemaakt met de mogelijkheden voor de consumptie van diep-

## Brief uit Yerseke

Nr 737 Yerseke, 11-4-1959  
NA VEEL RUMOER EN GISSINGEN

Zo is dan eindelijk de met zoveel spanning verbeide toewijzing van nieuwe gronden voor de mosselkweek in de Waddenzee begonnen. Zoals we reeds eerder schreven, had het nogal wat voeten in de aarde om zover te kunnen komen. Onderhandelingen van allerlei aard waren daartoe nodig naar door wat geven en nemen van de twee partijen, namelijk de zandalenvissers van ginder en de Zeeuwse mosselkwekers, werd het mogelijk gronden waarop ongeveer 1550 nieuwe percelen konden worden gevormd, beschikbaar te krijgen. Dit veroorzaakte nogal wat rumoer en hoe de grond zou worden verdeeld, maakte veel gissingen gaande. Zo konden we als laatste nieuws hieromtrent (van kwekers zijde) vernemen dat eerst zij die bepaald zo veel verslechtering van hun in gebruik zijnde gronden konden aanwijzen, dat het onmogelijk was hun kwantum er op te produceren, eerst en vooral voor toewijzing in aanmerking zouden komen. En eigenlijk zij nog niet het eerst. Wel wat de Zeeuwse kwekers betreft, maar een der voorwaarden om de grond te bekomen was, dat een bepaald aantal Waddenzeevissers zou worden toegelaten tot de mosselkweek. Hoe groot dit aantal is, weten wij niet. We hoorden een getal van 12 maar ook van slechts 7 nieuwe kwekers noemen. Wat er ook van zij, de nieuwe kwekers hebben

voorrang op alle andere. Zouden dan volgen zij die de laatste jaren ondanks alle nodige inspanningen toch minder goede resultaten bekamen, terwijl zij die de laatste jaren hun volle 100 procent konden leveren, weinig kans hebben. Nu weten wij niet hoeveel kwekers aan de 100 procent kwamen en welk aantal daar beneden bleef. Wel weten we, dat zij die 100 en meer procent leverden de laatste jaren, toch nog wel grond willen oij hebben en dat ook die gelukken wel altijd iets bij de hand hebben dat hun verlangen redelijk moet maken. We lezen nu vandaag in ons streekblad dat de meest gedupeerden, 17 in getal, een perceel werd toegewezen. In zover schijnt dus waar te zijn wat we hoorden zeggen. We moeten nu maar afwachten hoe het verder zal verlopen. Niet naar ieders zin, dat staat wel vast. Maar dat is geen reden om zich ongerust te maken. Alleen als geen te stuitende bevoordelingen of benadelingen zijn aan te wijzen (en dat nog wel op aannemelijke gronden) kan men zeggen dat de zaak tot een goed einde werd gebracht. Want de verdelers toewijzers zullen wel ervaren dat de waarheid van het hieronder volgende versje nog steeds en onaantastbaar de waarheid bevat:

«Om het ieder naar z'n zin te maken,  
«en om te zijn van elk bemind,  
«Dat zijn de moeilijkste zaken  
«Die men op heel de wereld vindt!

gevroren vis. In het laboratorium van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek gaf de directeur van het instituut een uiteenzetting over de taak van zijn instelling. Biologische en chemische onderzoekingen plaats en wanneer de vis dan eenmaal gevangen is, wordt het instituut voor visserijproducten TNO ingeschakeld, waarvan ir. J. van Mameren de leiding heeft. Na het bezoek aan het laboratorium kon het gezelschap aan boord gaan van de visserijonderzoekstrawler «Willem Beukelszoon», om tijdens een tocht van drie uur op de Noordzee kennis te maken met de methoden, waarop vis gevangen wordt. Tot slot van de excursie heeft de voorzitter van de redersvereniging, de heer J. C. Pronk het woord gevoerd. Hij verklaarde dat er uiteraard in het Nederlandse visserijbedrijf moeilijkheden voorkomen, doch dat hij daar niet te diep op in wilde gaan, omdat het bedrijf, dat zich sedert het einde van de tweede wereldoorlog eerst nu goed aan het ontwikkelen is, een waardige bijdrage levert aan een gezodne economie van het land.

### RUSSISCH VRACHTSCHIP TE ZEEBRUGGE

Momenteel ligt aan de Cokesfabriek een Russisch vrachtschip gemeerd dat op ballast kwam van Duinkerke en naar Zweden zal vertrekken, na aan de Cokesfabriek een lading cokes te hebben opgenomen. Het schip heeft als thuishaven Moermansk. De Russische boot werd gebouwd in 1957, en is zeer modern ingericht. Zo is in iedere kabine een luidspreker voorzien waardoor muziek uitgezonden wordt door middel van een bandopnemer. Nochtans baart het verwondering als

men verneemt dat het schip wordt voorgedreven door middel van kolen. Aan boord bevinden zich ook 4 vrouwen die koken en de klederen herstellen van de bemanning. Een deel van de bemanning speelde een voetbalmatch op het terrein van Univerbel, waarna ze rechtstreeks aan boord terugkeerden zonder een verder bezoek te brengen aan Zwanckendam of het nabij gelegen Zeebrugge. — Z.

### V.T.B. : VIS EN BAL

Te Gent werd zondag een speciale visdag ingericht voor de V.T.B., door de h. Terry. Een honderdtal leden waren opgekomen met teloor, vork en mes om een Breughelfeest met vis mee te maken. Er was gezorgd voor brood, bier — flesjes en een grote ton — en vooral voor verschillende lekkere visshotels, klaargemaakt en voorgesteld door de h. Terry, die onvermoeibaar blijkt en steeds nieuwe en jonger gedachten krijgt.

Er werden enkele toespraken gehouden, waarna de h. Terry de groep «Dulle Griet» als blijk van waardering voor de belangstelling dekoreerde met de orde van de geroekte haring. De groep zelf zorgde voor een huldebetoon aan de heer en mevrouw Terry voor alles wat ze gedaan hebben en er werd hen een passend geschenk overhandigd. Volgend een paar filmen die afgedraaid werden en een danspartijtje dat tot middernacht heeft geduurd.

De jonge mensen van de groep Dulle Griet zullen heel zeker dit feest — en hopen we vooral : de vis — niet vergeten.

# «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)

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

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### FRANKRIJK

#### 8-44 — Haven van Duinkerke Baggerwerkzaamheden

De zandzuiger «P.H. Watier», werkende en varende bij dag en bij nacht in de voorhaven en op de rede van Duinkerke, zal vanaf 2 april 1959 voorrang hebben op de volgende vaartuigen :  
— vissersvaartuigen  
— sleepboten  
— hulpvaartuigen (dreggen, vlotende kranen, bebakeningsvaartuigen, enz.)  
— plezierboten en redebotten.  
Bijgevolg dienen deze vaartuigen zich te verwijderen van zijn koers.

### BELGIE

#### 8-45(T) Lombardsijde Zeevaartse schietoefeningen

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

Gedurende de weken van 13 tot en met 25 april 1959 zullen schietoefeningen door artillerie uitgevoerd worden als volgt :

Grote sector : van 133 tot en met 18 april 1959.

Midden sector : van 20 tot en met 25 april 1959.

Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 0700 tot 1030 GMT (0800 tot 1130, plaatselijke tijd) en van 1230 GMT (1330, plaatselijke tijd) tot zonsopgang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 1130, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1-12-1959 zijn van kracht.

#### 8-46 — Officiële radioberichten bestemd voor de Belgische koopvaardij-schepen Het BELMAR-SYSTEEM

**BELANGRIJK** : De gezagvoerders van de koopvaardij-schepen zullen er voor zorgen dat een exemplaar van dit bericht aan de officier-radiotelegrafist zal overhandigd worden.

I. — De tekst van de para. 1 tot 6 van het Bericht aan Zeevarenden nr. 1-2-1959 wordt geannuleerd en door de volgende tekst vervangen :  
«1. Algemeen.

a. Dit bericht geeft een beschrijving van het systeem dat bestemd is om de officiële berichten over te zenden aan de Belgische koopvaardij-schepen via de radiotelegrafie en de radiotelefonie.

b. Deze officiële berichten zullen orders en/of aanwijzingen omvatten door het Gemengd Maritiem Comité gegeven namens de Belgi-

sche Regering; zij zullen overgezonden worden door de Chef Marinestaf van de Belgische Zeemacht (BELNAV BXL).

c. Dit systeem wordt het BELMAR-systeem genoemd en wordt van kracht op het ogenblik van het uitzenden van het BELMAR-bericht nummer EEN bestemd voor alle Belgische koopvaardij-schepen (zie para. 3). Het BELMAR-bericht zal uitgezonden worden in overeenstemming met het verbindingsplan vermeld in para. 7.

d. In het BELMAR-systeem komen de volgende twee soorten berichten voor :

(i) algemene berichten bestemd voor alle Belgische koopvaardij-schepen;

(ii) individuele berichten bestemd voor één of meer Belgische koopvaardij-schepen.

2. Vanaf het ogenblik dat het BELMAR-systeem in voege treedt is het aan te bevelen dat de gezagvoerders van de koopvaardij-schepen de volgende maatregelen nemen die in grote mate zullen bijdragen tot de veiligheid van hun schip en de bemanning :

a. luisteren naar één van de radiostations vermeld onder para. 7 die de uitzendingen van de officiële berichten zullen verzekeren;

b. hun radiouitzendingen tot het strikt noodzakelijke beperken.

#### 3. Identificering van de officiële berichten.

a. Al de officiële berichten die via de radio aan de Belgische koopvaardij-schepen zullen worden medegedeeld, zullen voorafgegaan worden door het woord BELMAR.

b. Ten einde het de gezagvoerders van de koopvaardij-schepen mogelijk te maken te controleren of zij alle BELMAR-berichten hebben ontvangen zullen deze een serienummer dragen bestaande uit één of twee cijfers van 0 tot 99 dat onmiddellijk het woord BELMAR volgt. Al de BELMAR-berichten van welk soort ook, zullen doorlopend genummerd worden.

c. De verzamelroepnaam zal gebruikt worden voor het uitzenden van de BELMAR-berichten.

d. Al de berichten zullen onder de volgende vorm worden uitgezonden :

(i) Verzamelroepnaam of individuele roepnaam (namen) (volgens de soort van bericht).

(ii) BELMAR.  
(iii) Serienummer samengesteld uit één of twee cijfers.  
(iv) Tekst.  
(v) Datum-tijdroep.

#### 4. Het uitzenden van de officiële berichten.

a. Algemene schikkingen : De uitzendingen van de BELMAR-berichten door de stations weergekomen in para. 7 zullen zich als volgt vertonen :

(i) Eerste uitzendinge der nieuwe BELMAR-berichten;

(ii) Herhaling van de BELMAR-berichten welke in de laatste 24 uren werden uitgezonden.

(iii) De BELMAR lijst. Deze lijst geeft de BELMAR-berichten met uitzondering van deze in (i) en (ii) hierboven genoemd, weer welke steeds van kracht zijn; ze begrijet voor ieder bericht welk gerangschikt wordt volgens afnemende nummerrang :

1. Het BELMAR nummer.  
2. Voor de individuele berichten, de oproepnaam of namen.  
3. De datum-tijdgroep.  
b. Voorbeeld van een uitzending van BELMAR-berichten.

Ziehier als voorbeeld een uitzending welke plaats nam op 0800Z de 12 januari.

(i) Eerste uitzending : ONXA - BELMAR 15 - TEKST - 120631 Z

(ii) Herhaling : ONXA - BELMAR 14 - TEKST - 112327 Z  
OA5BC - OD6EF - BELMAR 13 - TEKST - 110953 Z

(iii) BELMAR lijst : ONXA - BELMAR 12 - 081243 Z  
ONXA - BELMAR 11 - 070931 Z  
OG3HK - BELMAR 10 - 061311 Z  
ONXA - BELMAR 9 - 05820 Z  
OL2MN - OP4QR - BELMAR 6 - 041213 Z.

Deze uitzending geeft dus :  
1. het nieuw BELMAR bericht 15;

2. de herhaling van de BELMAR berichten 14 en 15 welke voor de eerste maal uitgezonden werden tussen 11 januari te 0800 Z en 12 januari te 0800 Z;

3. de BELMAR lijst welke een lijst weergeeft van de BELMAR berichten nog van kracht, in dit geval de berichten 12, 11, 10, 9 en 6.

c. De uitzendingen van de officiële berichten door de radio-omroepen zullen voorafgegaan worden door de volgende inleidende woorden : «Uitzending van BELMAR-berichten bestemd voor alle Belgische koopvaardij-schepen».

d. Al deze uitzendingen worden «blind» uitgesproken.

Het is dus verboden via de radio navraag te doen naar een BELMAR-bericht dat niet werd ontvangen.

5. Het reeds nu geregeld luisteren naar een of ander van in para. 7 genoemde uitzendingen zal :

a. de radiotelegrafisten in staat stellen de stations te kennen die het best kunnen worden gehoord op welke willekeurige plaats ter wereld;

b. de radiotelegrafisten vertrouwd maken met de diverse uitzendingen;

c. veel bijdragen tot de veiligheid van schip en bemanning.

6. Het is van groot belang dat de Chef Marinestaf van de Belgische Zeemacht beschikt over gegevens waaruit hij kan vaststellen in welke gebieden géén van de hierna vermelde uitzendingen kan worden ontvangen. De gezagvoerders worden daarom verzocht, door tussenkomst van hun rederij, aan de Chef Marinestaf van de Belgische Zeemacht, ZGN 36, Prins Boudevijn Kwartier, Daillyplaats te Brussel, schriftelijk opgave te doen van de datum en plaats waarop zij gedurende 24 uur geen uitzendingen van de stations weergekomen in para. 7 hebben kunnen ontvangen».

II. Para. 7 is afgeschaft alsook de kaart in bijlage.

III. Para. 8 draagt nummer 7.

### NEDERLAND

#### 8-47(T) — Westerschelde Schaar van Spijkerplaat Radarreflector

Positie : ca 51°24'7N 3°35'1E.  
De zwarte spitse ton Nr 1 is, bij wijze van proef, voorzien van een radarreflector.

Zie Belg. kaart «Schelde».

### DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 8-4-59

87. Oostende. NW Nadering — Positie 51°15'30"N 2°52'00"E. Lichtboei «O.2» tijdelijk opgenomen.

**WIE VAN HET  
VISSERIJBEDRIJF  
OP DE HOOGTE  
WIL BLIJVEN,**

**NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD**

# LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herv verzekeringen



**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

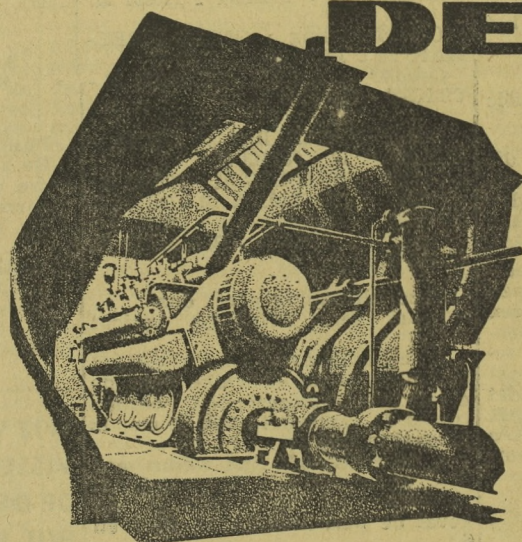
# Froid Industriel

Telefoon : 71.791

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



# DEUTZ

*Diesel-*  
**SCHEEPS-  
MOTOREN**

VAN  
5-1500  
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE