




HET VISSERIJBLAD



SPECIAAL NUMMER

MET BIJDAGEN VAN :

- Ridder P. van OUTRYVE d'YDEWALLE, Gouverneur van West-Vlaanderen.
- R. DE KINDER, Volksvertegenwoordiger en Eerste Schepene van Oostende
- DRIES CLAEYS, Volksvertegenwoordiger.
- HENRI EDEBAU, Schepene der Handels- en Vissershaven Oostende.

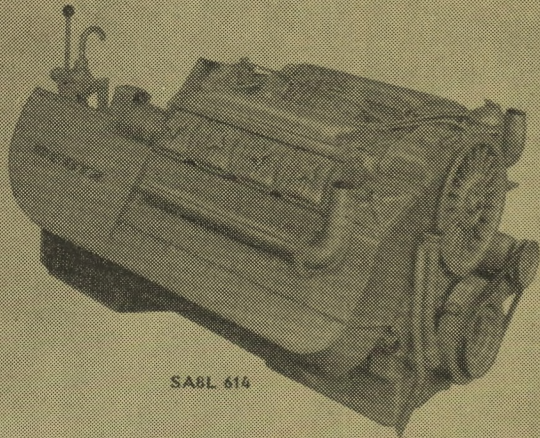


**BEZOEK HET ZEEVAARTSALON
IN DE STADSHALLEN TE
BRUGGE**

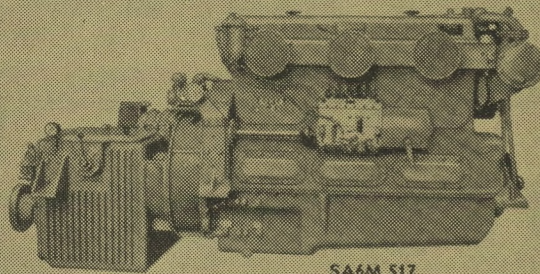
18 JULI - 3 AUGUSTUS 1959

Ontwerp : N. Van Lierde

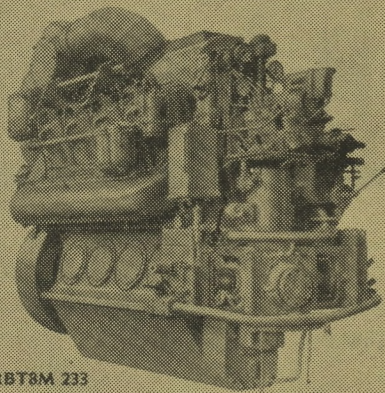
DEUTZ



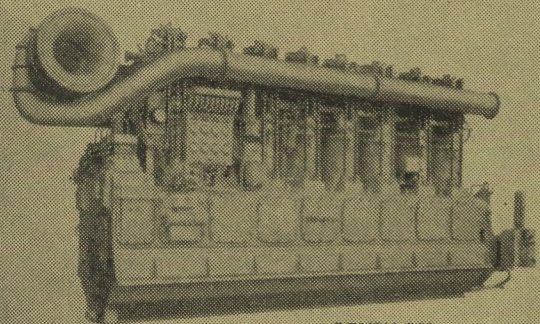
SA8L 614



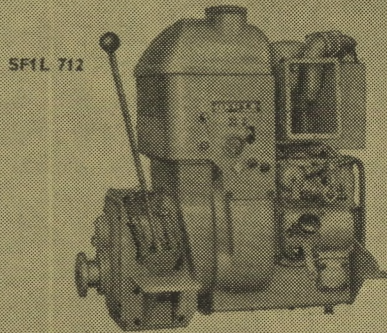
SA6M 517



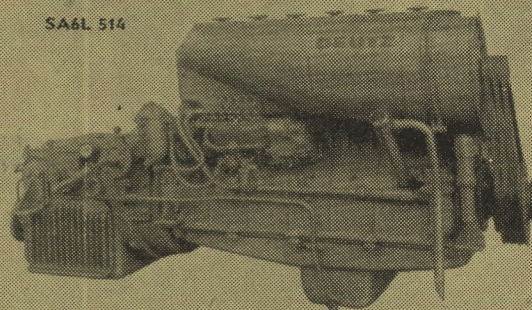
RBT8M 233



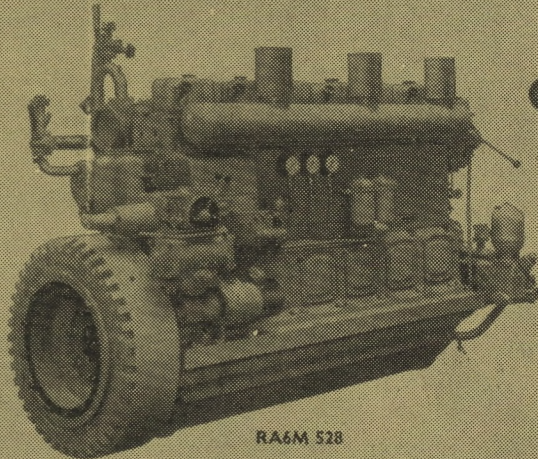
RBV8M 366



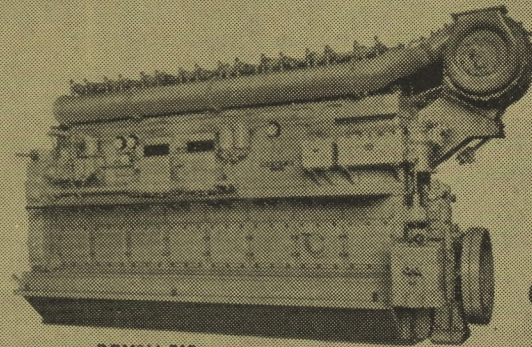
SF1L 712



SA6L 514



RA6M 528



RBV8M 545

SAL 514 en SAL 614

De luchtgekoelde motoren van dit type worden gebouwd in 2-3-4-6-8 en 12 cylindern met of zonder oplading. Daarmee zijn de luchtgekoelde motoren aangeboden met 25 PK bij 1550 toeren tot 190 PK bij 1550 toeren.

SAM 517

Deze motoren zijn watergekoeld, bestaan met 4-6 en 8 cylindern met of zonder oplading en hebben van 70 PK tot 230 PK bij 1350 toeren.

RBTM 233

Deze 2-takt motoren in V vorm worden als scheepsmotoren aangeboden met 700 PK bij 500 toeren.

RBVM 366

Deze motoren worden met en zonder oplading gebouwd in 6 en 8 cylindern, hebben met 6 cylindern 1500 PK bij 275 toeren en met 8 cylindern 2000 PK bij 275 toeren. Die motoren zijn voornamelijk verkocht voor de zeevaart, de kustvaart als wel voor de hoogzevisserij.

VM 545

Die motoren worden 6 en 8 cylindern gebouwd met en zonder oplading. De motor 6 cylinder heeft een kracht van 500 PK bij 380 toeren en tot 1000 PK met oplading. De motor 8 cylinder heeft 660 PK bij 380 toeren en 1320 PK met oplading.

AM 428 en 528

Deze motoren die zeer verspreid zijn in de visserij, de binnenscheepvaart en de Rijnvaart, hebben 4-6 en 8 cylindern bij de 428 met 40 PK per cylinder aan 600 toeren en hebben bij de 528 met of zonder oplading bij 750 toeren een maximum kracht van 620 PK.

VALCKE

OOSTENDE

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE 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 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 200 F

ONZE VISSERIJ

DOOR RIDDER P. VAN OUTRYVE D'YDEWALLE
GOUVERNEUR DER PROVINCIE
WEST-VLAANDEREN



Het was mij steeds een welkom iets tot onze West-vlaamse vissers het woord te kunnen richten. Volgaarne grijp ik dan ook de gelegenheid die «Het Visserijblad» mij aanbiedt, om mij eens te meer tot hen te wenden.

Ieder jaar, op Kerstavond, roep ik onze vissers op zee aan in naam van al degenen die, aan wal gebleven, op dat ogenblik met hun gedachten bij hen verwijlen. Herhaaldelijk reeds mocht ik onze vissers spreken over de maatregelen die te hunnen voordele getroffen werden en omdat ik durf veronderstellen dat zij wel enigszins het oor neigen naar wat ik hen voorhoud, daar wou ik thans hun aandacht vestigen op de Dagen der Zeevaart en het bijzonder voordeel dat voor de zeevisserij in deze gebeurtenis besloten ligt.

In een land lijkt het onze, waar de zee doorgaans vereenzelvigd wordt met verlof- en strandgenoegens en waar de visserij als bestaansmiddel en de zeevaart als bedrijf de bredere lagen van de samenleving eerder onbekend zijn, daar dient met vreugde een initiatief begroet, dat er toe strekt de edele maar zware taak van vissers en zeelieden meer bekendheid te bezorgen en degenen die haar vervullen, de waardigheid waarop zij aanspraak maken kunnen.

Staat de tegenwoordige tijd in het teken van een allesveroverende publiciteit, met al de invloed die daarvan naar onze moderne mensen uitgaat, dan komen deze Dagen van de Zeevaart zeker niet ongelegen. Immers, naast vele andere voordelen zullen zij een ruime en treffende publiciteit geven aan het visserijbedrijf en zijn noodzakelijkheid.

Mochten allen die zodoende bereikt worden, de velen wier interesse zich aldus gewekt ziet en al degenen die de weg tot deze dagen vinden zullen, een open oog hebben voor het belang van de visserij, haar nut en verdienste, haar moeilijkheden en noden, haar behoefte vooral aan de hulp en de steun van ieder sociaalvoelend mens.

Ook dààr ligt het belang van ons land, dit van West-Vlaanderen en niet in het minst, dat van zijn bevolking !

Dat mijn goede, trouwe vissers mij deze nuchtere taai niet kwalijk nemen...

De moderne publiciteit wil de dingen onomwonden en zakelijk voorgesteld en wanneer zij daar baat bij hebben, dan wil ik het ook wel aldus aanpakken, in de sterke hoop dat zij beseffen hoe zeer ik met hen voel en hoe mijn wensen steeds véer op de werkelijkheid vooruitsnellen !



LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen

ANTWERPEN

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (8 lijnen)

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

BRUSSEL

Keizerinlaan, 66

Tel. 12.21.30 — 12.11.37

LUIK

15, Place Xavier Neujean

Tel. 23.33.93

HAMBURG

Leon Van Eessel en Co

Amelungstrasse 5

Tel. : 34.27.00

Telex 021 - 4236

Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :

LONDEN, PARIJS, NEW-YORK, ROTTERDAM



Zeevaartonderwijs

DOOR R. DE KINDER,
VOLKSVERTEGENWOORDIGER en 1e SCHEPENE

Als Voorzitter van de Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs uitgenodigd een bijdrage te leveren voor dit speciaal nummer van «Het Visserijblad» kan ik niet anders dan beginnen met er op te wijzen, dat tijdens de laatste jaren de bekommernissen van de Overheidsorganen voor alles wat verband houdt met koopvaardij en visserij in verschillende belangrijke principesbeslissingen tot uiting zijn gekomen. Deze vaststelling is des te verheugender omdat tot vóór korte tijd weinig interesse werd betoond voor deze problemen.



De atmosfeer van de échte vissershaven !

(Foto Roland)

Men hoort nog te dikwijls beweren dat ons land geen land is van zeevaarders. Als daarmee wordt bedoeld dat het aantal zeevaarders op verre na niet het aantal tewerkgestelden in andere sectoren bereikt, strookt deze bewering met de werkelijkheid. Echter verkondigen dat België geen zeevaarttraditie heeft is blijk geven van grove onkunde en een vergissing die vooral door de kustbevolking bijzonder wordt gevoeld, omdat deze bevolking de tol kent die aan de zee werd betaald.

Sedert enkele tijd werd echter het roer omgegooid, de zeevaartproblemen hebben burgerrecht verworven en de belangstelling voor deze problemen en voor de mensen van het beroep heeft zich onder verschillende vormen geuit. Eén aspect echter bleef lang vergeten: dit van de vorming der toekomstige zeelieden. Sedert jaren beschikken wij in België over uitstekende scholen waar een uitgelezen leraarskorps zich met hart en ziel inspant om de leerlingen het best geschikte onderwijs te verstrekken. Het zeevaartonderwijs bleef echter verstoken van een aangepast algemeen administratief kader. Het is om hieraan te verhelpen dat op 11 juli 1957 door de Wetgevende Kamers een wet tot regeling van het zeevaartonderwijs werd goedgestemd. Deze wet zegt hoe het onderwijs moet geschieden en vormt het raam in hetwelk het zeevaartonderwijs tot volledige ontplooiing met komen en toelaten in ons land

de plaats te bekleden waarop het recht heeft. Bij deze wet werd de oprichting voorzien van een Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs. De wetgever heeft willen vermijden dat de centrale administratie zonder tussenkomst van de vertegenwoordigers der betrokken mid-dens in abstracto de specifieke problemen eigen aan het zeevaartonderwijs zou regelen. De Raad tot Verbetering van het Zeevaartonderwijs dient de Minister van Verkeerswezen hetzij op diens verzoek, hetzij uit eigen beweging, van advies over alle vraagstukken met betrekking tot dit onderwijs en over alle vraagstukken met betrekking tot de opleiding tot het zeemansberoep. De Raad is samengesteld uit leden die én de koopvaardij én de visserij vertegenwoordigen, uit reders en uit afgevaardigden van de zeevaarders. Opgericht in de loop van verleden jaar, werden reeds heel wat belangrijke punten door de Raad behandeld, de algemene bekommernis zijnde van een zo goed aangepast onderwijs mogelijk te verstrekken aan dezen die zich tot het zeevaartberoep aange-trokken voelen.

Wij zijn de mening toegedaan dat al wat gedaan wordt in het belang van het onderwijs, ten voordele uitvalt van het beroep. Hetzelfde geldt trouwens voor het sociale. Enkele tientallen jaren geleden werd het beroep van zeevaarder beschouwd als een avonturiersberoep en waren het vooral heethoofden die naar zee trokken. Vandaag, dank zij het sociaal statuut van de zeeman, is het een beroep geworden waar eenieder die aantrek heeft voor de zee, fatsoenlijk en in menselijke voorwaarden zijn brood kan verdienen. De gepaste beroepsvorming moet er toe bijdragen de waarde van het beroep te verhogen en moet aan diegenen die ze doormaakt, de gelegenheid bieden om, indien hij op een bepaald ogenblik om een of andere reden het beroep wil verlaten, zijn brood te verdienen aan land.

Ik meen dat het in dit bijzonder nummer paste over dit, voor zeevaart en visserij vitaal probleem, deze enkele algemeen beschouwingen naar voor te brengen.



De échte Oostendenaar voelt zich van jongs af aan tot de zee aange-trokken.
(Foto Roland)

H U L P I N N O O D



VERZEKERT

aan ZEER GOEDE

VOORWAARDEN DE

VISSERSVAARTUIGEN



VOOR

schade aan DERDEN

EIGEN schade aan romp en
MOTOR

BRANDSCHADE

opsleping

TOTAAL verlies en VOOR
BOUWRISICO



TEL.: BUREEL 716.89

Na bureeltijd: **725.23-762.60**



Wie zal onze visserij uit haar noodtoestand helpen ?

door : **DRIES CLAEYS,**
VOLKSVERTENWOORDIGER

DE HUIDIGE NOODTOESTAND

Dat er in onze visserij een noodtoestand heerst is een algemeen gekend feit. In de laatste dagen kreeg ik daarvan weer het overtuigend bewijs. Twee firma's welke leveringen aan de visserij moeten doen of onderhoud en herstelling, worden met failliet bedreigd. Hetgeen zij tegoed hebben is veel hoger dan hetgeen zij schuldig zijn. Maar zij hebben tegoed van vissers-reders welke niet betalen kunnen. Indien die firma's failliet verklaard worden, kan de curator de volgende stap zetten: de achterstallige betalings oproepen en... ook failliet doen verkaren? En dan zouden enkele schepen verkocht worden? Aan welke prijs? Wie heeft er dan nog wat aan? Het fonds van de scheepsbouw is zijn geld kwijt, de reder is zijn spaarcenten kwijt en de schuldeiser heeft ook al niet veel meer...

De noodtoestand is er, dat lijdt geen twijfel.

De oorzaken daarvan zijn zo verscheiden en uiteenlopend dat er wellicht niemand is die het vraagstuk IN ZIJN GEHEEL kan overschouwen.

VOERT MEN TE VEEL VIS IN ?

Men zegt: «De Belgen eten geen vis genoeg, ze zijn te uitsluitend verplichte vis-eters»... Is dat voor een groot stuk de waarheid, wij stellen toch vast dat DAAR de reden van de noodtoestand niet kan gezocht worden.

Immers: er wordt **VEEL MEER VIS INGEVOERD** dan er **DOOR ONZE VISSERS AANGEVOERD WORDT**. Wanneer wij de conserven terzijde laten, dan stellen wij vast dat de invoer zelf met 50% de eigen aanvoer overtreft in de laatste jaren, zodanig dat onze eigen visserij nog niet de helft binnenbrengt van hetgeen in ons land verbruikt wordt. Bovendien zit in onze eigen aanvoer nog een hoeveelheid vis die minderwaardig is en rechtstreeks naar de vismeelfabrieken gaat.

In andere woorden: wij lijden niet aan overproduktie, **EERDER INTEGENDEEL**.

IS DE VISINVOER DE OORZAAK VAN ONZE NOODTOESTAND ?

Men zal moeilijk dergelijke bewering kunnen staande houden. Hoewel velen menen dat de enige oplossing voor onze visserij zou liggen in het stopzetten of grotelijks verminderen van onze invoer! Naar mijn bescheiden oordeel moet men niet zozeer zoeken om de invoer van vis zonder meer te treffen, maar veeleer zien of die visinvoer wel **GOED GEREGELD** is. Het gaat niet op dat men visinvoer zou trachten te beletten als er een groot tekort aan vis van eigen aanvoer is.

Maar het is echter even onaanvaardbaar dat men visinvoer laat toenemen juist op hetzelfde ogenblik dat de eigen aanvoer stijgende is. Welnu: de aard van de visserij is zodanig, dat er bij slecht weder weinig **KAN** aangevoerd worden. En het weer is dan niet alleenlijk slecht voor onze eigen vissers, maar evenzeer voor de vissers uit die landen die exporteren naar ons land.

Stijgt onze aanvoer dan stijgt de hunne ook en meteen hun exportmogelijkheden. Derhalve moet er een politiek van Invoer gevoerd worden die **ANDERS** bepaald wordt dan de in- en uitvoerpolitiek van andere goederen.

Men heeft destijds een land- en tuinbouwkalender uitgedoekt om de in- en uitvoerpolitiek van land- en tuinbouwprodukten te regelen, er zou een specifiek systeem van visinvoerregeling dienen tot stand gebracht welke aangepast is aan de eigen noden van de visserij in behoeften van het visverbruik.

Een betere visinvoerregeling is dus noodzakelijk, niet zozeer om de hoeveelheden ingevoerde vis te verminderen, maar om de tijdstippen waarop ze nodig zijn, beter in 't oog te kunnen houden.

DRINGENDE MAATREGELEN

Er ging dit jaar praktisch geen week voorbij zonder dat ik de minister van Landbouw, Baron De Vleeschouwer, gesproken heb over

de visserij en haar problemen. Ik heb van begin af vastgesteld dat hij inderdaad niet alleen met woorden maar ook **MET DADEN** iets doen wil en ook doet voor de visserij. In de visserijkringen is men dan ook over 't algemeen van oordeel dat op 't Ministerie van Landbouw, een zeer goede geest aanwezig is. Maar meerderen in de visserijmiddens denken dat het vooral op het departement van Economische Zaken zou zijn dat er een minder goede geest ten opzichte van de ware visserijbelangen zou heersen. Ik persoonlijk geloof niet dat er aldaar een slechte geest zou zijn, maar dat het misschien veeleer een kwestie van vervreemdheid is ten opzichte van de visserij-behoeften en noden zelf.

In elk geval zullen wij in 't kort gelegenheid hebben, om op het Departement van Economische Zaken met een Minister die onder alle opzichten ons vertrouwen meer dan waard is, de eigen vraagstukken die daar te stellen zijn, duidelijk te bespreken. Ik heb reeds in persoonlijke gesprekken met de Minister van Economische Zaken, goed kunnen ervaren dat hij ook een man is van aanpakken en doorzetten. Zo zal een betere samenwerking tussen «Landbouw» en «Economische Zaken» toch betere resultaten brengen. Maar dit alles blijft toch onvoldoende.

EEN GROOTSCHEPS PLAN IS NODIG !

Wat ik in de laatste tijd aan enkele leidende personen uit de visserij heb herhaald en ook getracht heb aan de Minister van Landbouw als overtuiging mede te geven, is het volgerde: er moet **EEN GEHEEL PLAN OPGEMAAKT WORDEN VOOR GEZONDMAKING VAN DE VISSERIJ**.

Ook als de huidige noodtoestand zou verholpen of grotelijks gemilderd zijn, zou de visserij toch een gezondmaking nodig hebben om haar leefbaarheid in de toekomst te verzekeren.

Daarom **ZOU DE VISSERIJ ZELF en ZOU DE OVERHEID een GEHEEL VAN MAATREGELEN MOETEN VOORZIEN WAARIN DE HUIDIGE NOOD-OPLOSSINGEN ALS FRAGMENTEN VAN EEN SANERINGSPLAN VOORKOMEN !**

Daarin moet voorzien worden:

1) Alles wat verband houdt met de **VERBETERING VAN ONZE VLOOT** zelf. De aanmoediging van de bouw van schepen die de meeste kansen op rendement bieden. Geen grote uitbreiding van de vloot, maar vervanging van andere door nieuwe en beter bestudeerde en uitgeruste schepen, moderner vismateriaal die vernieuwde methodes mogelijk maken.

2) Alles wat verband houdt met de **VERHOOGING VAN DE KWALITEIT VAN ONZE AANGEVOERDE VIS**. De behandeling aan boord, de bewaring, de aanvoer, de tentoonstelling en de verkoop, de verdere controle in de sektor van de verdeling.

3) Alles wat verband houdt met de **DISTRIBUTIE VAN DE VIS**. De snelle en degelijke toepassing van de nieuwe vestigingswet; de regeling van de invoer op de eigen aanvoer; verband leggen tussen vis-

4) Alles wat verband houdt met de **PROPAGANDA VOOR VIS-VERBRUIK**. Hierin zou onzeggelijk meer kunnen gedaan worden op grote schaal en met de hulp van specialisten. Onze huidige propagandist doet uitzonderlijk lofwaardige pogingen maar de werkmiddelen zijn te beperkt. Een kleine heffing op de ingevoerde vis zou het fonds meer mogelijkheden bieden.

5) Alles wat verband houdt met de **VISVERWERKING**. Onze eigen konservennijverheid zou meer activiteit moeten ondernemen en meer kansen geboden worden. Voor de stabilisatie van de markt is dit van onzeggelijke waarde.

6) Alles wat verband houdt met **OPLEIDING, VOORLICHTING, INLICHTING, VORMING EN TECHNISCHE VOORUITGANG** van onze vissers en reders zelf. Wij hebben in onze visserij, juist zoals in de meeste andere takken van economische bedrijvigheid een achterstand opgelopen inzake moderne techniek. Studie in het buitenland is dringend nodig en prijs van verbruiker en prijs aan de visser! Controle over de kwaliteit der vis op de verschillende standen van de distributieketen.

mededelen van die opgedane kennis aan onze schippers en vissers. Ook de opleiding der toekomstige vissers dient nog met meer zorg te gebeuren.

(Zie vervolg bladzijde 8)

**UW
MAZOUT
OLIE**

**GAREN
TOUWWERK
LOODZEILKETTINGEN**

VLOTTEN

en alle scheeps- en bemanningsuitrusting

LEVERT :

SCAP

H. BAELSKAAL, 27

OOSTENDE - TEL. 716.89



De haven van Oostende

door HENRI EDEBAUX
SCHEPENE DER HANDELS- en VISSERSHAVEN

A) HANDELSHAVEN

De Oostendse Handelshaven met haar kaaien in diep water biedt, dank zij haar geographische ligging de meeste voordelen voor een snelle en gemakkelijke verhandeling van koopwaren bestemd voor de Britse eilanden en de Noord-Franse havens, alsook voor deze ingevoerd uit deze gewesten.

Ze ligt op de route van een zeer intens scheepvaartverkeer en heeft een spoorwegverbinding met België en de rest van Europa.

Zij bezit verder een uitstekend kanaal dat haar met het hinterland verbindt en dat verdere waterverbindingen mogelijk maakt. Met de voltooiing van de autostrade beschikt Oostende over een baan zoals weinig havens er een hebben.

De haven van Oostende is bijgevolg de schakel van de in en uitvoerhandel tussen Groot-Brittannië en België, hoofdzakelijk wat betreft het vervoer van koopwaren, in acht nemend dat de spoed en de herverving hier van kapitaal belang zijn. De bestaande handelsverkeer van de haven, de maritieme betrekkingen met het Britse Rijk, gevestigd op een eeuwenoude traditie, zijn zoveel factoren welke Oostende aanwijzen voor het vervullen van deze rol.

Het lijkt anderzijds geen twiifel dat de verscheping langs Oostende de kortste weg volgt van en naar het zuiden van de beide Vlaanderen, de provincie Henegouwen en Frans-Vlaanderen.

INVOER:

Kolen, zout, Noors hout, uitheems hout, kasseistenen, dwarsliggers, telegrafien, stukgoederen, verse en gezouten vis, auto's, landbouwmachines, enz...

UITVOER:

Bakstenen, cokes, dakpannen, hop, fruit, aardappelen, machine-onderdelen enz...

De haven van Oostende legt zich bovendien op zekere specialisaties toe, zoals verhandeling van hout, bakstenen, dakpannen, cokes, voertuigen, enz...

De haven van Oostende kan schepen aanvaarden van 120 m lang, 17,20 m breed, en 7,25 m diepgang.

De volgende statistische gegevens betreffende de beweging der koopvaardischepen in de haven van Oostende, zijn een bewijs dat, niettegenstaande de buitengewoon grote schade aangebracht tijdens de oorlog 1940-45, en de moeilijkheden die gepaard gingen met de herstellingen, de haven van Oostende terug gaat naar haar vóóroorlogse bedrijvigheid.

INGEVAREN			UITGEVAREN		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	
1935	761	351.965	763	348.866	
1936	784	376.689	782	375.753	
1937	858	467.789	850	467.377	
1938	830	496.167	832	496.364	
1939	642	469.561	644	469.247	
1952	590	210.012	586	206.078	
1953	791	308.673	782	303.857	

1954	930	320.929	930	325.054
1955	820	259.389	827	261.106
1956	855	271.116	864	275.065
1957	843	269.778	842	269.247
1958	887	321.852	881	318.011

- (1) Jaar
- (2) Aantal schepen
- (3) tonnemaat
- (4) aantal schepen
- (5) tonnemaat

Indien er echter nog een verschil bestaat dan is zulks te wijten aan het feit dat er praktisch geen bunkerschepen, die zich met kolen bevoorraden, de haven van Oostende nog aandoen.

Door de mechanische evolutie verdwijnen ten ander de «koolbranders» meer en meer uit de vaart en worden deze vervangen door stookoliebranders of door motorschepen.

De haven van Oostende, kan in haar huidige toestand een belangrijker rol vervullen die economisch gezien te verdedigen is. Daarom zou echter :

1. een verbinding tot stand dienen gebracht tussen de kust en de streken van Kortrijk, Poperinge en Doornik, door het graven van een verbindingskanaal Roeselare-Plassendale;
2. het tarief op het vervoer per spoor voor alle Belgische havens, hetzelfde dienen te zijn ;
3. iedere haven zijn bijzondere rol dienen te vervullen haar aangegeven door de dichtste nabijheid van nijverheids- en handelszonen, die zij kan bedienen zonder schadelijke overscheping.
4. het kanaal Oostende-Brugge dient uitgediept en verbreed ten einde er groter zeeschepen toe te laten en aldus het vestigen van industries langs dit kanaal mogelijk te maken;
5. de westkaai van de Voorhaven volledig dienen hersteld en langs deze kaai op de diepte van - 10 m gebracht.

Door het toedoen van de lokale Kamer van Koophandel werd bovendien een voorproject op punt gesteld voor het uitbreiden van de Handelshaven, ten einde de mogelijkheid tot opvoeren van de havenbedrijvigheid in grote mate in de hand te werken.

Dit project bestaat in het graven van een tweede toegangseul, het bouwen van een nieuwe zeeluis van 250 m x 40 m met een diepte-peil - 10 m (schepen toelating tot ca 30.000 ton), het aanleggen van nieuwe dokken met een oppervlakte van 70 hektaren en een kaailengte van 9 km, die in verbinding zouden staan met het kanaal Oostende-Brugge ter hoogte van Zandvoorde.

Het is te hopen, in het belang van onze nationale economie, dat de voorbereidende werken tot de verwezenlijking van dit groots project, met spoed doch zonder overhaasting voortgezet worden

De oplossing die uiteindelijk zal aangenomen worden, moet geldig zijn voor tientallen jaren en niet alleen een middel vertegenwoordigen om voorlopig aan de huidige toestand van de haven van Oostende te verhelpen, die, indien men zich de noodzakelijke uitgaven getroost, een toekomst voor zich heeft die de glorie van haar verleden zal overtreffen.

B.) VISSERSHAVEN

Het visserijbedrijf maakt thans een zware crisis door, zowel in haar interne structuur als in haar relaties met het buitenland.

Dit is geen nieuw verschijnsel want reeds van oudsher hebben onze vissers een verbeten strijd moeten vechten om hun bestaan te verzekeren.

Ter gelegenheid van de opening van de «Veertiendaagse voor de Scheepvaart» te Brugge past het dan ook de aandacht van de publieke opinie en van de overheden te trekken op de zeer netelige toestand waarin deze, voor 's lands economie, uiterst belangrijke nijverheid verkeert.

De factoren welke aan de basis liggen van deze crisis, zoals overbevissing, territoriale wateren, prijsvorming, sociale lasten, personeels tekort, enz. wensen wij hier niet te ontieden. Deze problemen zijn trouwens te veelzijdig om in deze bijdrage behandeld te worden.

Enkel wensen wij een kort overzicht te geven van de activiteit van de Oostendse Vissershaven.

Oostende telt thans 198 vaartuigen, zijnde 28 diepzeetreilers, 102 middenslagtreilers en 68 kustvaartuigen, met een gezamenlijke tonnemaat van 19481 Br. T. en een machinedrijfkracht van 45275 PK en met een bemanning van circa 1.000 vissers.

Haar vloot is enig in haar samenstelling daar ze bestaat uit al de scheepsoorten die het mogelijk maken alle visserijgronden van West Europa tot IJsland ja zelfs tot Labrador te bewerken en waardoor dan ook een zeer grote verscheidenheid in de marktbevoorrading geschiedt.

Jaarijks wordt ca 50 miljoen kg allerhande visserijprodukten ter vismijn aangebracht die ca 400 miljoen F opbrengen. Ongeveer 10 duizend schepen varen per jaar de haven n en uit, terwijl meer dan 600 vaartuigen gebruik maken van de beide slipways.

Naast de vismijn zijn al de nevenbedrijven van de visserij opgericht z, a. scheepswerven, ijsfabrieken, vismeelfabrieken, diepbevroezingsfabrieken brandstofdepots herstellingswerkhuizen, koperslagerijen, touw- en nettenmagazijnen, enz...

Het ganse vissershavencomplex ondervindt thans echter meer en meer moeilijkheden om aan alle noodwendigheden van het bedrijf te kunnen voldoen daar o.m. de beide slipways totaal ontoereikend zijn geworden om op gepaste wijze gevolg te kunnen geven aan de menigvuldige aanvragen om gebruik terwijl de noodzakelijkheid van de uitbreiding van het Vlotdok zich meer en meer opdringt gezien het veel te klein geworden is.

Het ware dan ook te hopen dat de Hogere Overheid eerstdaags deze zaak zal willen behartigen.

Het stadsbestuur van Oostende wenst deze korte bijdrage te sluiten met een oproep tot de bezoekers van deze Tentoonstelling opdat zij door meer verbruik van vis het hunne zouden bijdragen om onze visnijverheid uit haar netelige toestand te redden.

Onze moedige vissers zullen er hen dankbaar om zijn.



Visserij brengt ook werkverschaffing in andere nijverheden. De O.296 op de slipway, voor de jaarlijkse schoonmaak en herstelling (Foto Roland)

WIE ZAL ONZE VISSERIJ UIT HAAR NOODTOESTAND HELPEN ?

(Vervolg van blz. 5)

7) Alles wat verband houdt met DE SOCIALE TOESTAND EN MOGELIJKHEDEN VAN DE BEMANNING. Groter veiligheid, hoger rendement met minder inspanning. (Hoorde ik niet bevestigen dat buitenlandse vissers op dezelfde visgronden herhaaldelijk bewezen dat zij met min dan de helft van onze inspanningen in onzeggelijk kortere tijd, GOED GELADEN konden vertrekken naar de thuishaven?) Waarom eindelijk ook eens geen komaf maken met een nieuw pensioenstelsel voor onze vissers? Voorbeeld : de mijnwerker !

8) Alles wat verband houdt met DE OPENBARE DIENSTEN WELKE MET DE VISSERIJ TE MAKEN HEBBEN. Er moet niet alleen gereorganiseerd worden maar vooral vernieuwd en verbeterd. Niet alleen traditionele bureelmensen maar ook ekonomen en technici die niet alleen studie maken van cijfers en statistieken maar ook van visserijtechniekers en scheepstechniek. Mannen die de visserij kennen en dan elders kunnen bestuderen en beoefenen om hier terug te komen bij onze mensen vertrouwd te maken met de vooruitgang elders... Ook op het stedelijke plan zijn er maatregelen te voorzien.

BESLUIT

De visserij is geen bedrijfstak die ten dode is opgeschreven maar een bedrijf dat mits ernstige en grondige maatregelen opnieuw kansen moet gegeven worden.

Datgene wat wij schetsten is een programma dat niet in één jaar kan verwezenlijkt maar waarvoor meerdere jaren nodig zijn.

MEN MOET EVENWEL DADELIJK BEGINNEN !

WAT MEER IS : Wil men dat dergelijk programma van langer duur dat niet onmiddellijk vruchten kan opleveren slage, dan MOET ER NU en DADELIJK, een stel tijdelijke noodmaatregelen getroffen worden die onze visserij op enigszins gewrongen, kunstmatige wijze helpt de huidige moeilijkheden te overkomen.

Een redding van de visserij kan niet het werk zijn van de overheid alleen, maar is veel meer nog het werk van de visserij zelf.

Deze mag als lijfspreuk vooropstellen :

DOOR EIGEN WERK, STERK !!!

Waarom geen Mijnrecht voor ingevoerde vis ?

In ons vorig nummer hebben we gewezen op de onverklaarbare houding van ons stadsbestuur, aan wie gevraagd was ook een mijnrecht voor ingevoerde vis in de vismijn van Oostende in voege te brengen; wat als gevolg had dat het kollege eerst bij het ministerie van Economische Zaken inlichtingen zou inwinnen waar het in feite anders zou moeten gaan.

Ambtenaars uit de stedelijke vismijn schenen in dat opzicht niet te weten dat het ministerie van Economische Zaken daarmee geen uitstaans had.

We vernemen thans dat schepen Edebau ondertussen niet bij de pakken was blijven zitten en dat hij op 13 april bij de Hogere instanties zich heeft vergewist wat in dat opzicht kon gedaan worden.

Sedert vorige week laten de ingewonnen inlichtingen toe te melden dat de schepen der vissershavens de zaak reeds aan het oordeel van de eerstkomende zitting van de gemeenteraad zal onderwerpen, wat laat verhopend, dat binnenkort ook hier een rechtvaardige oplossing zal geschieden.

In 6 maanden tijd heeft schepen Edebau ten andere al getoond, dat hij voor de Belgische visserij al zal doen wat mogelijk is om deze op lokaal plan te helpen redden.

Belangrijk bericht aan de motoristen ter visserij

De Hoofdwaterschout der Kust brengt ter kennis aan de motoristen, dat de cursus van werktuigkundige ter diepzeevervisserij in de Zeevaartschool te Oostende zal her-nomen worden, vanaf 1 september a.s.

De kandidaten worden verzocht hun inschrijving zo mogelijk reeds begin der maand augustus bij het Sekretariaat der Zeevaartschool in te dienen.

Veertiendaagse der Scheepvaart 1959 te Brugge

Het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda richt sinds 1955 ieder jaar een «Week van de Scheepvaart» in, die thans is uitgegroeid tot een «Veertiendaagse». Deze manifestatie wordt ieder jaar in een andere stad georganiseerd en thans komt, na Antwerpen, Luik, Gent en Brussel, ook Brugge aan de beurt.

Om diverse redenen verheugt het ons dat deze tentoonstelling te Brugge doorgaat :

— Brugge is één der oudste havensteden van het vasteland, nog voor de zeescheepvaart ooit tot het binnenland kon doordringen, was Brugge reeds een zeer drukke havenstad en heeft deze gemeente geschiedenis gemaakt in de reeks der zo beroemde «Hanzasteden».

— Brugge klimt thans, dank zij de activiteit van haar dynamische burgemeester, de heer P. Van Damme, weer op tot een bloeiende haven, waar weliswaar de bedrijvigheid nog niet «ten top» is gevoerd, doch waar de herleving, samen met de haven van Zeebrugge, «voelbaar» wordt.

— Op deze manier hebben ook wij, van de visserij, een betere kans om eens van dichtbij te gaan piepen en er ook een beetje te tonen «dat we er nog zijn».

Deelnemers aan de tentoonstelling zijn :

— Het Nationaal scheepvaartmuseum van Antwerpen;

— De Belgische Zeemacht;

— Het Nationaal Comité voor Zeevaart-propaganda;

— Het Bestuur van het Zeewezen;

— Het havenbestuur van Antwerpen;

— Het havenbestuur van Gent;

— Het havenbestuur van Brugge en Zeebrugge;

— Het havenbestuur van Brussel;

— De rederij «Compagnie Maritime Belge»;

— De rederij «Deppe»;

— De rederij «Belgian Fruit Lines»;

— De rederij «Hermans»;

— SAIT (Société Anonyme de Télégraphie sans Fil);

— SA «L'Electro Navale et Industrielle»;

— SA «Valcke Frères»;

— SA «Union de Remorquage et de Sauvetage»;

— SA «SEM-CARELS»;

— De visserijscholen en de visserij in het algemeen.

Het Nationaal Comité voor zeevaartpropaganda vestigt in het bijzonder de aandacht op de zeemansloopbaan in de koopvaardij, terwijl het bestuur van het zeewezen vooral de dienst Oostende-Dover naar voor brengt.

De visserijscholen leggen vooral de nadruk — dat kunt U best raden — op het visserijonderwijs, terwijl het overige van de stand der visserij vooral als propagandamiddel voor het visverbruik zal aangewend worden.

Het programma ziet er als volgt uit :

Zaterdag 18 juli om 11 uur : academische zitting. Woordvoerders : de heer P.W. Segers, minister van Verkeerswezen; de heer P. Van Damme, burgemeester van Brugge.

15u30 : opening der tentoonstelling in de stadshallen door de heer Minister.

15u45 : concert door de Zeemacht op de markt.

De tentoonstelling blijft voor het publiek vrij toegankelijk tot 3 augustus. — V.

Betrekking van agent der Zeevaartpolitie

Vergelijkend overgangsexamen met het Nederlands als voertaal, naar de betrekking van agent der zeevaartpolitie, uitsluitend toegankelijk voor het personeel van het Bestuur van het Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen). — Samenstelling van de examencommissie :

Voorzitter : de vaste wervingssekretaris.

Bijzitters : de hh. Deknuydt W., lesgever aan de Zeevaartschool te Oostende; Gheys M., leraar aan de Rijkshogere Handelsschool te Aalst; Schaubroeck F., lesgever aan de Zeevaartschool te Oostende; Vandenberghe M., leraar aan het Sint-Jan-Baptist de la Salle-Instituut te Sint-Gillis-Brussel.

Sekretaris : de h. Medaer J., directeur van administratie bij het Vast Wervingssekretariaat, of zijn afgevaardigde.

NATIONAAL PARITAIR KOMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Vervanging van ontslagnemende leden

Bij Kon. Besluit van 22 juni 1959 wordt :

a) eervol ontslag, op zijn aanvraag, verleend aan de h. Degrijse A., te Antwerpen als effectief lid van het Nationaal Paritair Comité voor de zeevisserij.

b) eervol ontslag op zijn aanvraag, verleend aan de h. Reynaert M., te Oostende, als plaatsvervangend lid van dit Comité.

Bij hetzelfde besluit wordt :

a) de h. Reynaert M., te Oostende tot effectief lid, werknemers-vertegenwoordiger, van dit comité benoemd ter vervanging van de heer Degrijse A., wiens mandaat hij zal voleindigen.

b) de h. Pierre G., te Oostende, tot plaatsvervangend lid, werknemers-vertegenwoordiger, van dit comité benoemd ter vervanging van de h. Reynaert M., wiens mandaat van plaatsvervangend lid hij zal voleindigen.

Visprijzen in het binnenland

EEN STEM UIT DE DUIZENDEN
IN HET BINNENLAND

Mijnheer,

Met verontwaardiging heb ik vastgesteld dat mijn dochter heden voor 1 kg kabeljauw 50 F diende te betalen. Ik durf te beweren dat deze prijs fel overdreven is en steun mij op de prijzen gepubliceerd in de «Standaard» vermeldende dat de kabeljauw te Oostende verkocht werd aan een prijs die ging van 6,40 F tot 9,50 F.

Ik vind het dan ook maar logisch dat er «zo weinig» vis verbruikt wordt in het binnenland.

De kuststreek en de vissers in het bijzonder liggen ons allen nauw aan het hart en als wij hun vis eten is het omdat wij hen willen steunen. Helaas, zo kan het niet blijven voortduren. Waarom verkoopt ge Uw vis niet zelf? Vooral op het platteland waren de prijzen effenaf schandalig en dit betekent een groot nadeel voor onze vissers.

Ik hoop in voorgaande tekst niet alleen mijn persoonlijke opinie uitgedrukt te hebben maar ook deze van alle visverbruikers die het slachtoffer zijn van dergelijke praktijken.

Mijn beste vissers,

Uw toestand kan veel rooskleuriger zijn. Richt een vennootschap op! Levert Uw vis aan de opkopers van de verschillende steden die ze verder zullen verdelen aan de verbruikers.

Stuur zelf de vis rechtstreeks aan ons, verbruikers, bij middel van een zelf opgerichte transportdienst. Veel hulp zal U gegeven worden door vrouw en kinders, die het inpakken vol ijver zullen bespoedigen.

Bedenkt wel dat de treinen 2 maal daags alle Belgische gemeenten aandoen. Richt een kollektief schrijven aan de diensten van de N.M.B.S. en eist een speciale vervoertarief. Weet dat de prijs van één kg kabeljauw de tegenwaarde vertegenwoordigt van 33 eieren, 1 kg gehakt vlees zonder afval, nagevoeg 1 kg bouillie. Denkt U niet dat deze voedingswaren de vis niet langzamerhand op de achtergrond zullen verdringen, vooral in de werkersklasse, die zich dergelijke prijzen niet kunnen veroorloven.

Dat alle vissers zich groeperen tot één organisatie die, dat durf ik U garanderen, in weinig tijd tot een der machtigste werkcentrales der kuststreek zal uitgroeien.

Het zal zowel ons als onze vissers ten goede komen. Laat ons de toestand klaar inzien en een spoedige en totale ommekeer betrachten.

En tot besluit nog dit. Laat de syndikaten er buiten. Hier is geen plaats voor politieke aangelegenheden die slechts kunnen leiden tot afbraak en tenietdoening wat wij met eerlijke noeste arbeid hebt opgericht.

Dat uw leuze weze : vissen te lande als op zee.

Een Oost-Vlaming die medeleeft met onze vissers.

Nota der Redaktie :

Wij zijn het eens dat moesten de reders zelf een sterke cooperatieve organisatie tot stand brengen zij op gebied van verkoop een reuzezaak zouden kunnen inrichten. Maar dan moet het reglement ter vismijn veranderen en de reders rechtstreeks van uit het schip naar de verbruiker kunnen leveren.

Had men tien jaar geleden de kapitalen besteed aan diepvriezing, willen besteden aan dergelijke organisatie, dan waren de reders al heel wat verder.

Voeg daarbij het sluiten van overeenkomsten met leger, gevangenis, gemeenschappen, grootwarenhuizen, scholen en... het volk zou goedkoper, verser en veel meer vis eten.

Maar wie pakt het aan?

OPGESLEEPT

De O.254 van John Lauweireins moest zondag j.l. te Milford haven door de Z.545 van reder Eu. Vlietinck binnengehouden worden met gebroken nokkenas.

De Z.543 kon daarna zee kiezen. De Z.321 werd deze week door de Z.543 naar Oostende geslept met motordefekt.

De O.614 moest door de O.19 met schroefdefekt naar de haven geslept worden.

De O.59 van de Wwe Huysseune moest met kuiltouw in het schroef door de O.133 van Reynaert Julien naar de haven van Oostende worden opgeslept.

Van de O.759 sloeg de korre, vast aan de grond, waardoor het roer tegen de hennegatskoker sloeg en een lekkage ontstond, zodat de haven terug diende aangedaan.

FAILLISEMENTEN VOLGEN ELKAAR OP

Dat het in de visserij zeer slecht gaat betwijfelt niemand. Dat er van overheidswege nog geen effectieve maatregelen genomen zijn om paal en perk te stellen aan een te grote invoer, is ook een feit.

Thans werd de reder van de O.57 en de O.230 in failliet verklaard en mag aangenomen worden dat deze kustvissersvaartuigen voor een spotprijs zullen verkocht worden, zodat de schuldeisers er aan zijn voor hun te goed.

Hoelang nog zullen effectieve maatregelen uitblijven?

Is de slipway voor de visserij ?

Nu talrijke schepen opliggen voor herstel en kuis, wordt veel geklaagd over het feit dat verschillende schepen lang moeten wachten vooraleer ze gebruik kunnen maken van de slipway.

Terecht wordt opgemerkt dat veel te veel andere schepen de plaats innemen van de slip op een ogenblik dat zulks minst geschikt is.

Deze slipway werd gebouwd in de vissershaven voor de visserij.

Het komt ons voor dat in dat opzicht, wanneer herstellingen of nazicht dient gedaan, de vissersvaartuigen voorrang zouden moeten hebben op deze welke niet van de visserij zijn. Ook voor de directie van de vismijn, is deze toestand niet gemakkelijk.

Een derde slipway is dringend nodig; maar of deze er in de eerste vijf jaar zal komen, hangt af van de kredieten welke hiervoor zullen ter beschikking gesteld worden en dit zal in elk geval in 1959 niet geschieden.

20 à 30 duizend kg filets van Rode Bonen ingevoerd terwijl 400 bennen van eigen vloot naar de vismeelfabrieken dienen verwezen

In de loop van vorig week-end en maandag is het de invoerders die nochtans wisten dat er 4 IJslanders op de markt zouden zijn, er in gelukt 20 à 30 duizend kg filets van rode bonen in te voeren, uit Duitsland, waar deze vissoort praktisch NIET mag ingevoerd worden.

Vijf weken geleden werd deze kwestie door het invoercomité besproken en stelde men vast dat tengevolge van een naamverwarring deze vis toch ingevoerd werd.

Onderrichtingen zouden aan de douanediensten gegeven worden.

Deze onderrichtingen liggen al

DRIE weken gereed ergens in ministeriële departementen en nog worden er filets van rode bonen ingevoerd en... weten de douanediensten van niets.

Straffer kan het niet!

Ondertussen voert men in aan dumpingsprijzen en laat men te Brussel begaan.

Zal men dan werkelijk eisen dat vissers en reders alles stil leggen en enkele spektakulaire betogingen houden, zoals de mijnwerkers?

't Is naar het schijnt het enige middel om die heren te Brussel wakker te schudden.

Ingevoerde gepelde garnaal voor industriële doeleinden verdwijnt in de verse handel

Het spelletje van de invoer van vis voor industriële doeleinden welke in de verse handel verdween, heeft zich overgezet op de garnaal.

Sommige Zeebrugse firma's hebben niet beter gevonden dan thans Duitse garnaal voor industriële doeleinden in te voeren onder het motto dat ze over een diepvriesinstelling beschikken.

Deze zelfde garnaal in plaats van in dozen of conserven verwerkt te worden, verdwijnt eenvoudig in de verse handel naar restaurants, winkels, enz., zodat concurrenten die zo'n vergunning niet krijgen, erg benadeeld worden.

Deze gepelde garnaal brengt aan deze invoerders een winstmarge van 40 à 50 F per kg.

Als men aanneemt dat deze mensen van onze heerschappen in economische zaken, zo maar 5.000 kg per vergunning krijgen, dan kan men zich inbeelden wat er tegenwoordig door de laksheid van onze

ministeriële diensten, gebeurt.

Waar blijft die bescherming ? Waar blijven de maatregelen om gezonde toestanden in 't leven te roepen?

Hoe lang nog zal er gepalaberd worden, zonder dat werkelijk iets nuttigs en praktisch redding brengt? Wij stellen eens te meer de vraag.

Gemeenteraad te Nieuwpoort

KADERRECHTEN GOEDGEKEURD

Bij Kon. Besluit dd. 18 mei 1959, genomen krachtens artikel 76 van de gemeentewet, is goedgekeurd de beslissing van de gemeenteraad van Nieuwpoort dd. 14 oktober 1958, strekkende tot het heffen, voor een termijn eindigend 31 december 1963, van kaderrechten.

DE OPVANGREGELING EN DE HANDELAARS

Dat de opvangregeling een proefkonijn is voor reders en handelaars, is thans duidelijk bewezen.

Sommige handelaars menen nochtans dat hen alles toegelaten is en zo zijn er die eerst de vis laten opvangen en daarna trachten deze vis te bekomen aan de opvangprijs.

Er is zelfs meer. Dinsdag heeft een handelaar geen voldoening bekomen, gemeend van de korte afwezigheid van een ambtenaar van de rederscentrale, gebruik te moeten

maken om enkele bennen toch weg te nemen.

Het gevolg daarvan is dat door de Rederscentrale tegen hem klacht werd ingediend voor diefstal en proces-verbaal werd opgemaakt.

Anderzijds werd vastgesteld dat bepaalde soorten vis welke opgekocht werden, achteraf onmiddellijk hoger prijzen noteerden.

Uit deze nuttige leerschool kunnen de reders even interessante gevolgtrekkingen halen.

«DE BROUWERS» NAAR PORTSMOUTH AFGEVAREN

Het kust-escortevaartuig «De Brouwer» is zondagavond uit Oostende naar Portsmouth afgevoerd met commodore Robijns en kapitein-ter-Zee Petitjean, hoofd van de algemene staf resp. adjunct-stafchef van de marine, aan boord.

Deze zullen maandag een officieel bezoek brengen aan de geallieerde opperbevelhebber in het Kanaal.

Gemeenteraad te Oostende

HAVENRECHTEN GOEDGEKEURD

Bij Kon. Besluit dd. 18 mei 1959, genomen krachtens artikel 76 van de gemeentewet, is goedgekeurd de beslissing dd. 14 maart 1959, waarbij de gemeenteraad van Oostende de havenrechten, met ingang van 1 april 1958 verhoogt.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

Visserijsnippers

● Aan de Katwijkse vloot is donderdag na een officiële proefvaart op de Nieuwe Rotterdamse Waterweg een nieuwe trawler toegevoegd: de «Antje» KW. 49 van de rederij Kennemerland, die werd gebouwd door de scheepswerf «De Dageraad» te Woubrugge. De trawler is bijna 44 meter lang, 7.30 meter breed en 3.80 meter hol. De voortstuwing geschiedt door een 1000 pk. motor. 's Avonds kwam de nieuwe eenheid onder bevel van schipper Cor Bal te IJmuiden aan.

● Binnenkort gaan nog drie trawlers en kotters proefvaren. Voor de rederij IJmond van W. Goos te IJmuiden is de kotter Maria Lov'a IJM. 16 tewatergelaten bij Ton Bodewes te Franeker. De kotter, die wordt voortgestuwd door een 301 pk. motor, is 25.90 meter lang, 6.40 meter breed en 3.15 meter breed. Voorts zijn in afbouw de trawlers «Jan Maria» KW. 171 voor de rederij Parlevliet en Van der Plas te Katwijk-aan-Zee en de Onderneming I SCH. 261 voor Corn. Vrolijk's Visserij Maatschappij te IJmuiden. Beide schepen worden gebouwd bij de scheepswerf D. en Joh. Boot te Alphen aan de Rijn. De Onderneming I is 40.95 meter lang, 7.30 meter breed en 3.80 meter hol en zal worden voortgestuwd door een 750 pk. motor. De trawler werd gebouwd ter vervanging van de SCH. 135 «Cornelia Maria», die door een aanvaring met een Duitse trawler aan de Ierse Zuidkust in het begin van het jaar zonk.

● Een nieuw schip werd besteld door de N.V. Visserij Onderneming J.C. Pronk te IJmuiden. Deze maatschappij, die ook de IJM. 36 «Jacoba Gezina» en de IJM. 72 «Beatrice» in de vaart heeft, zal in het voorjaar van 1960 een zusterschip van de IJM. 36 in de vaart brengen. De trawler wordt ongeveer 40 meter lang en 800 pk. sterk. Bouwers zijn de N.V. Scheveningse Sleephelling Maatschappij te Scheveningen.

Flinke aanvoer in maand juni

In de afgelopen maand juni werd te IJmuiden aan het Staatsvisserijhaven bedrijf meer vis aangevoerd dan in de overeenkomstige maand van vorig jaar. De aanvoer bestond uit 5.9 miljoen kg. vis tegen 5.1 miljoen kg. in juni 1958. De opbrengst steeg ook iets, al was dit gering: tot f 3.3 miljoen terwijl het vorig jaar juni f 3.1 miljoen was. Vooral de aanvoer van makreel nam toe: van 0.34 miljoen kg makreel in juni 1958 tot 1.18 miljoen kg in juni van dit jaar. Ook de haringaanvoer steeg. De aanvoer van gezouten haring daalde te IJmuiden echter. Bij schelvis en tong moest ook een daling in de aanvoer worden gekonstateerd. Van zandspiering werd in de maand juni 93.000 kg aangevoerd in IJmuiden.

Twee rederijen willen fuseren

Tussen twee van de grootste IJmuidense trawlerredereien, de n. v. Visserij Onderneming De VEM en de N. V. Visserij Onderneming v. h. J. C. Pronk zijn besprekingen gaande om beide bedrijven samen te voegen. Men wil aldus tot een betere bedrijfsbezetting geraken. De VEM heeft thans drie grote motortrawlers en drie stoomtrawlers in de vaart. Eind van dit jaar zullen deze kolenstokers uit de vaart worden

genomen. Over vervanging van de drie stoomtrawlers is nog niets bekend.

Wat de andere onderneming betreft: deze heeft twee trawlers en twee vleetloggers in de vaart. Een derde motortrawler werd een dezer dagen besteld bij de Scheveningse Sleephelling Maatschappij.

Ministerie onderzoekt hoge haringprijs

Een onderzoek wordt ingesteld door het Ministerie van Economische Zaken in Nederland naar de prijsvorming van de nieuwe haring. Het is eenieder in Nederland opgevallen, dat de konsumentenprijzen voor gezouten haring in het algemeen een geringe flexibiliteit vertonen. Veranderingen in de afslagprijzen dienen in voldoende mate tot uitdrukking te komen in de konsumentenprijzen. Dit is thans niet het geval. Bij een onderzoek bleek, dat de haring van f 0.25 tot f 0.35 per stuk kostte, terwijl afslagprijzen van f 0.10 tot f 0.13 werden vastgesteld. De ministers delen voorts mee, dat zij niet kunnen inzien waarom de konsumentenprijzen in Amsterdam hoger lag dan in andere steden.

MARKTOVERZICHT IJMUIDEN

(VERVOLG)

POLDERMAN	18.800 f
CORNELIS VROLIJK	22.000 f
HD. 79	8.500 f

DINSDAG : 6.300 kisten vis, waarbij 4.400 verse haring, 1.350 makreel, 100 schelvis, 300 wijting, 100 kabeljauw en gul.

BESOMMINGEN :

CLAESJE	17.000 f
IJMUIDEN 32	9.900 f
IJMUIDEN 211	5.000 f
VLAARDINGEN 84	9.400 f
VLAARDINGEN 121	12.600 f
KATWIJK 99	9.300 f

WOENSDAG : 5.250 kisten vis, waarbij 25 tonf, 2.300 verse haring, 900 makreel, 325 schelvis, 275 wijting, 100 kabeljauw en gul.

BESOMMINGEN :

DEINING	19.700 f
ALBATROS	11.800 f
VAN HATTEM	13.500 f
CURACAO	15.100 f

BLIKSEM INGESLAGEN

Toen de Z.417 schipper Francois Van Massenhove, in een stormweder terechtkwam sloeg de bliksem in op de top van de voormast. 50 cm mast werden afgerukt. Ook de isolatoren van radio en van Decca werden vernietigd.

SCHROEFBREUK

Toen de Z.274 schipper eigenaar René Savels ter visvangst was werd op het achterschip plots een hevige schok waargenomen. Het schip had een onderwater zittend voorwerp aangevaren.

Bij het terugkeren van de vangst werd het schip nagezien en werd vastgesteld dat een blad van het schroef was afgerukt. Ook de keerkoppeling was defekt.

Brief uit Yerseke

VEEL BROEDVAL?

DE GROTE WARMTE EEN STROP

Dit kan althans voor allen die in mossels en vis handelen zonder vrees voor tegenspraak worden gezegd. Het mosselverbruik was minniem zo gering zelfs, dat velen van de toch niet grote aankopen nogal wat hebben moeten weggoeien. Ook voor de vis geldt dit, maar wat er van de verse-vissektor voorvalt, is van niet direkt belang voor de Yersekenaars. Maar ook de mosselleveranciers zullen wel minder bestellingen hebben gekregen, zodat nogal wat mossels die bij normaal weer in de magen der konsumenten zouden zijn verdwenen, nu nog op de verwaterplaatsen deels nog op de percelen liggen.

Valt het dus eigenlijk voor niemand mee te doen te krijgen met een hitte die bijna ondragelijk was, toch zijn we volledig akkoord met hetgeen een kollega deze week opmerkte, zeggende: «'t Is wel jammer en schadelijk die hitte maar die blijft niet duren; laten we blij zijn mossels die nu reeds prima zijn in handen te krijgen». Die hitte zei hij, gaat wel over, maar die goede kwaliteit zal blijven. Ja, want goed zijn de mossels. Mijn geheugen nooit sterk en nog vermindert bij 't klemmen der jaren laat me misschien in de steek maar toch meen ik dat we na de oorlog nooit zulke goede mossels hadden in 't begin van 't seizoen. Hopen we maar op spoedig wat matiger weer, dan komt het wel weer in orde.

Was de hitte voor de mosselmen- sen bepaald schadelijk, voor de oestertkwekers was ze integendeel wel gewenst. 't Waterpeil steeg tot 22° en de aanwezigheid van veel en rijpe larven wees erop dat de zaak vlot verliep. Reeds zouden de eerste broedjes met het blote oog zichtbaar zijn.

Schelpen en pannen zijn zo ongeveer alle te water dus afwachten maar. Een enkele bedreiging vormt die grote hitte en hoge watertemperatuur echter wel.

Watertemperatuur van boven de 20° maakt (of maakte) het optreden van de schelpziekte mogelijk.

Al zouden wellicht de meeste pannenboeren er niet over rouwen, toch achten we het in 't algemeen verre van gewenst een herhaling te krijgen van 't geen enkele jaren geleden schering en inslag was.

ZEELAND PRESENTEERT

Vast staat dat op 3 september (weer een donderdag, dus een moeilijke dag voor al wat vinshandelaar is) dit feest zal worden gevierd. 't Zal vanzelf weer wat anders moeten zijn dan vorige jaren en 't zal ook wel anders zijn.

Kaal Mossel voorheen de ster van 't feest komt niet terug. Het zijn deze keer «oesterparels» die glans aan 't feest zullen geven. Die parels vrij schaars overigens, zullen 6 in getal gezocht worden onder de Yersekse jeugd. Ze zullen wel gevonden worden niettegenstaande Vondels woord: «De schaersheid maakt ze diers».

SCHROEF OPGEVIST

Toen de Z.500 schipper Francois Vlietinck op ca 70 mijl. Noord noordwest van Zeebrugge vaarde werd toen de sleep werd binnengehaald een eigenaardig voorwerp opgemerkt in het net. Bij nazicht werd vastgesteld dat het hier een schroef van een vliegtuig betrof met een gewicht van 100 kg. De diameter bedroeg 4 m, het schroef dat in aluminium was vervaardigd had drie vleugels.

GEMERKTE VIS

De laatste tijd doen heel wat gemerkte vissen hun intrede in het net van de vissersvaartuigen. Onlangs werd opnieuw een exemplaar opgevist door de Z.201, schipper Louis Van Massenhove. Het betrof een gemerkte p'adijs die werd gevangen nabij de Heddoch Bank en waarvan de lengte 28 cm bedroeg. De nummers waren ED 6468 en ED 6469.

Wanneer is een reddingvlot en een vlot nodig

Men stelt ons de vraag of het juist is dat wanneer men een reddingvlot heeft men nog een boot moet hebben en daarenboven een plat vlot.

Ons antwoord is, dat ingevolge het huidige reglement een schip van 200 P.K. dus hebbende een bemanning van 5 à 6 man alleen moet voorzien zijn van een reddingvlot van 6 man en het aan boord hebben van een reddingboot van 6 à 10 man daarnaast, ook goed is maar wanneer men deze twee aan boord heeft, het volstrekt niet nodig is, te eisen dat nog een derde vlot aan dek zou staan. Zij die zulke eisen stellen, gaan het nieuw reglement te buiten en zijn te ijverig.

SAINT JEAN-DE-LUZ DE VISSERS BOUWDEN HUN EIGEN CONSERVE-FABRIEK

Vrijdag 3 juli ontvingen de tonijnvissers de h. Gilbert Granval, sekretaris-generaal van het departement voor koopvaardij.

Dit gebeurde bij gelegenheid van de opening der conservenfabriek, door hun kooperatieve opgericht.

Uit de spreekbeurt van de voorzitter hunner kooperatieve, de h. Basuroco, blijkt dat deze fabriek volledig door de vissers zelf werd gebouwd, waarbij zij allen, in zo-

vere hun tijd het toeliet metsen, timmerman, loodgieter enz. speelden. (Terug naar de heroïse tijden.)

De kooperatieve heeft er sinds haar oprichting in 1954, dank zij de daadwerkelijke medewerking der vissers en reders, heel wat weg afgelegd :

Zij kochten eerst de inkoop- en verkoopmaatschappij op, installeerden daarna hun eigen koelkamers, en bouwden hun ijsfabrik. Vervolgens werd een diepvries schip ingericht om de ladingen der vissers over te nemen en behoorlijk te bewaren. Thans openen zij hun eigen conservenfabriek.

Overweldigende voorkeur in Engeland voor GARDNER MOTOREN

63,3 % IN 1956
65,7 % IN 1957
89,0 % IN 1958

De jaarlijkse lijst der schepen zenden wij U gaarne op aanvraag toe (met opgave van de schepen en de namen en modellen der motoren van alle fabrieken). Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen. Tel. (03)31.19.60 — Telex ANTW.488

7

Oostende

Marktoverzicht

Waar ook vorige week reeds veel IJslandse vissoorten werden aangevoerd waren er deze week nog meer. Noordzee-vis kwam minder op de markt. Tongsortering was de ganse week schaars. Kreeftjes waren evenmin voorhanden. Kanaalyis werd op de drie verkoopdagen in eerder kleine hoeveelheid aangebracht. De kwaliteit was zoals gewoonlijk minst op de openingsmarkt, dit in tegenstelling met wat het zou moeten zijn. De vis die maandag verkocht wordt moet immers 't langst bewaard worden, aangezien het grootste deel slechts 's vrijdags verbruikt wordt.

Ook de prijzen waren op de openingsmarkt minst van al. Dat wil daarom niet zeggen dat ze de andere dagen goed waren.

Manzelfsprekend waren de IJslandse soorten de goedkoopste waarbij vooral kabeljauw, gullen, leng, wijting, schotse schol en hondstong aan zeer lage prijzen werden afgezet. Het is al maanden geleden

dat voor deze soorten nog eens renderende prijzen geboekt werden. Een soort die de laatste weken duurder wordt, is koolvis; Duitsland's belangstelling wordt waarschijnlijk groter. Voor tongsortering werden prijzen betaald die voortdurend onder het peil van verleden week bleven, dit niettegenstaande een stijgende markt van maandag naar woensdag. Roggen kenden evenals verleden week weinig belangstelling. Het warm weer doet hier zeker geen goed aan. Ook de belangstelling van de verbruiker zal voor het ogenblik wel niet zeer groot zijn.

De totale aanvoer bedroeg 12.570 bennen vis, ca 11.000 kg tong en 37.600 kg kreeftjes. 53 vaartuigen waren hiervoor nodig.

Acht IJslanders voorzagen de markt van 8650 bennen vis en 21.300 kg kreeftjes. Op de drie verkoopdagen waren de prijzen even laag, zelfs met grote vangsten konden geen renderende uitslagen bereikt worden. Kabeljauw was bijzonder goedkoop, schelvis kreeg eveneens lagere prijzen dan gewoonlijk. Kreeftjes waren dinsdag duurst.

Van de Noordzee was de aanvoer kleiner. Woensdag werd voor witte kabeljauw de beste prijs betaald. Koolvis kreeg een bevredigende prijs. Daarentegen was leng goedkoop en kreeg de schaars aangevoerde schelvis een zeer middelmatige prijs. Door deze 5 schepen werden 1.190 bennen vis aangevoerd. Dank zij nogal grote vangsten waren de meeste resultaten bevredigend. De Kanaalsoorten werden deze week door 6 schepen aangevoerd.

De totale aanvoer van deze visgrond bedroeg 760 bennen vis, 700 kg tong en 6.300 kg kreeftjes. Schotse schol was een van de enige soorten die duur was. Doorgaans te kleine vangsten om renderende uitslagen mogelijk te maken.

De Witte Bankers waren deze week zeer gering in aantal. Slechts 9 schepen kwamen van deze visgrond hun vangst verkopen. De vangsten van deze visgrond waren erg klein. Tongen kregen woensdag de hoogste prijzen. Toch waren de opbrengsten van al deze schepen veel te laag. Tarbot was ook woensdag het duurst. In totaal 350 bennen vis en ca 8.000 kg tong.

De kreeftenputters kwamen deze week met 12 verkopen. Ook van deze visgrond waren de vangsten allemaal erg klein. De kreeftenvangsten waren niet lonend. De prijzen die er voor betaald werden niet zeer hoog, vooral woensdag niet. In totaal werden door deze schepen 630 bennen vis, 10.000 kg kreeftjes en 1000 kg tong aangevoerd. Geen enkel vaartuig lukte een lonende reis.

Door 11 West-schepen werden 880 bennen vis en 600 kg tong aangevoerd. Roggen waren de ganse week goedkoop. Door twee Oost-schepen werden tenslotte nog 130 bennen vis en ca 1000 kg tong op de markt gezet.

Zaterdag 11 juli

KANAAL

Kreeften	Kreeften			
	0.25	15	150	1800
89.315				
KREEFTENPUT				
0.256	10	50	600	31.495
0.185	10	35	1000	33.340
0.154	10	70	900	54.520
0.312	9	80	1000	56.720
Z.539	8	45	1000	54.260

WITTE BANK

Tongen	Tongen			
	0.227	14	15	1100
58.710				
0.204	13	40	500	53.080
0.193	14	50	600	59.480
Z.290	12	30	800	53.220

Nogal veel schepen op deze zaterdagmarkt. Tongen zijn goedkoop.

	11-7-1959	13-7-1959	14-7-1959	15-7-1959	16-7-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	43,—49,20	45,80-48,—	45,80-57,—	50,50-60,—	.....
3/4 tongen — 3/4 sole	45 20 47,—	464,—49,80	50,40-56,—	60,20-67,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	45,—54 80	46 —49,60	52,40-60,—	61,40-66,—	.....
Voor-kleine — Petite	43,—48,60	42,40-46,—	49,—54,—	53,60-66,—	.....
Kleine tongen — Toute petite	40,—41,20	39,—43,—	34,—38,—	43,—55,50	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	28,—37,—	30,—38,—	27,20-42,—	39,—44,—	.....
Middel — Moyenne	19,—29,20	26,—28,—	21,—34,—	30,—36,—	.....
Kleine — Petite	10,—17,—	14,—16,—	14,—20,—	21,—27,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	9,40 10,50	11,—	10,50	10,—16,50	.....
Grote iek — Grosse	8 80	10,20-11,20	13,—	10,—13,—	.....
Kleine iek — Petite	7,50- 8,40	9,40-11,50	.....	10,60-15,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	4 80- 6,—	8,60- 8,80	.....	9,—11,—	.....
Platjes — Toute petite	4,— 5,—	4,— 5,40	4,— 4,60	4,— 6,60	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	13,—16,—	15,—16,—	.....
Middel — Moyen	18,—	.....	6,60- 9,20	8,— 2,—	.....
Kleine — Petit	.....	7,40	4,50- 7,80	4,— 6,20	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	7,—11,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	5,80-10,50	5,—10,60	6,40-12,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	3,75- 5,80	.....	3,70- 5,80	.....
Kabeljauw — Cabillaud	4,—14,—	12,—13,—	5,40-16,—	9,80-17,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	4,— 8,—	4,— 4,60	4,— 8,—	4 20-10,60	.....
Hozemondhamme — Baudroie	23,—27,—	21,—27,—	20,—28,—	24,50-29,—	.....
Wijting — Merlan	4,— 4,20	4,— 4,60	4,— 5,60	4,— 6,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	6,—	.....
Steenhol — Sole limande	10,—	.....	7,—15,—	8,20-13,50	.....
Zeehaai — Aiguillat	5,10	7,70-11,—	5,20- 7,50	55,30- 9,10	.....
Hondshaai — Roussette	4,60	5,70- 7,30	5,— 6,—	6,60- 7,10	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	22,—	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	3,40-15,20	5,80	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	7,60-16,—	7,—18,—	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	8,—33,—	11,—30,—	9,20-27,50	12,30-23,—	.....
Schaat — Flotte	10,—14,—	.....	7,20-19,—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,—	.....	4,—	5,40	.....
Leng — Lingue	.....	.....	4,20- 5,—	5,60- 6,40	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	15,—25,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	16,—20,—	14,—19,—	13,60-25,—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	4,—	4,—	25,—50,50	.....
Heilbot — Flétan	.....	27,—43,—	30,—45,—	4,40- 9,20	.....
Koolvis — Colin	4,— 6,60	.....	4,20- 9,—	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	4,— 4,80	9,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	4,40- 5,—	4,60- 9,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	5,20	.....	.....

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min	Max	Gem
GARNAALAANVOER TE OOSTENE						
7-7	38	2.063	81.903	34,—	46,—	39,65
8-7	35	1.557	56.885	30,—	45,—	36,53
9-7	34	1.235	56.500	37,—	53,—	45,76
10-7	28	1.210	68.229	50,—	64,—	56,38
11-7	36	1.319	66.180	43,—	58,—	50,15
13-7	14	526	34.947	60,—	77,—	66,43
VISAANVOER TE OOSTENE						
11-7	10	37.550	544.140			
13-7	14	166.0500	1.308.507			
14-7	16	361.550	2.092.575			
15-7	13	111.100	1.031.989			
Tot.	53	676.250	4.977.211			
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
9-7	7	5.371	73.864			
13-7	13	11.590	113.570			
15-7	9	22.437	231.164			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
9-7	20	566	30.141	46,—	57,—	53,25
10-7	9	303	18.422	55,—	68,—	60,79
11-7	16	403	24.119	48,—	67,—	59,84
13-7	3	207	14.847	70,—	74,—	71,72
14-7	18	642	40.796	57,—	70,—	63,54
15-7	20	683	30.919	39,—	50,—	45,27
VIS ZEEBRUGGE						
9-7	28	16.400	264.850			
11-7	34	11.200	192.190			
13-7	27	16.750	238.040			
14-7	27	37.300	461.290			
15-7	36	54.400	693.790			
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
9-7	28	1.172	53.014	40,—	48,—	.....
10-7	20	892	53.803	52,—	68,—	.....
11-7	25	1.132	65.289	49,—	64,—	.....
13-7	22	1.019	57.173	46,—	62,—	.....
14-7	28	1.532	65.121	37,—	48,—	.....
15-7	19	1.365	59.598	38,—	50,—	.....

IJSLAND

Maandag 13 juli

Grote schelvis 7,20-18,80; middelmatige schelvis 5,80-13,20; kleine schelvis 4,6-6,0; kabeljauw 5,80-8; gullen 4,20-5,20; wijting 4-5,80; schaat 11,50; zeebaars 4-6,40; leng 4,20-7,40; schartong 4-4,80; heilbot 4-40; koolvis 4,20-7,20; hondstong 4-5; zeewolf 4-4,40 F.

Dinsdag 14 juli

Grote schelvis 6-16,60; middelmatige schelvis 5,80-7,40; kleine schelvis 4,60-5,60; kabeljauw 4,60-9,40; gullen 4,20-5,80; wijting 4-5,40; schaat 7,40-19,20; zeebaars 4-6; leng 4,20-8; schartong 4-5; heilbot 17-40; koolvis 4-8,40; hondstong 4-5,40; zee-wolf 4-6 F.

Woensdag 15 juli

Grote schelvis 5,80-12; middelmatige schelvis 4,60-5,40; kleine schel-

vis 4; kabeljauw 6,80-12; gullen 4,20-5,80; zeebaars 4-5,20; leng 4,80; heilbot 18-29; koolvis 4,20-6,20; zeewolf 5 F.

GENT

VAN 4 TOT 10 JULI 1959

3/4 grote tongen 75; kleine tongen 65; grote tarbot 90; middelmatige tarbot 55; middelmatige griet 53; grote iek 27-30; iek 3e slag 25; middelmatige schelvis 45; rog 40-50; kabeljauw 25-55; gullen 19-22; wijting 18; makreel 19-24; ijle haring 17-19; heilbot 75; koolvis 24-27 F per kg.

BRUSSEL

VAN 4 TOT 10 JULI 1959

3/4 grote tongen 82-95; kleine tongen 75; grote tarbot 110; middelmatige tarbot 86; kleine tarbot 44-60; kleine griet 44-55; grote iek 28-39; kleine iek 27-32; platjes 14-20;

NIEUWPOORT

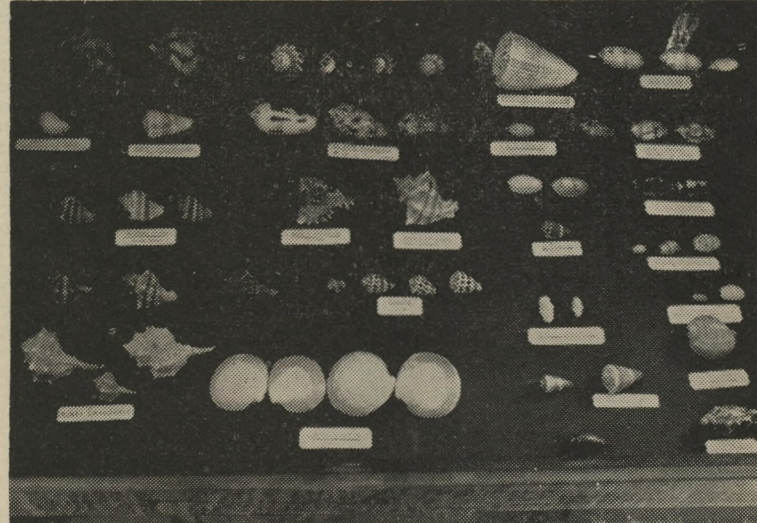
Grote tong — Grosse sole	53-57	13-7	15-7
Bloktong — Sole moyenne	58-60	47-49	50
Fruittong — Sole 3/4	60-58	51-53	58-60
Schone kleine tong — Petite sole	62-56	55-57	61-63
Kleine tong — Tente petite sole	43-44	57-59	59-61
Grote tarbot — Turbot gros	43-44	38-40	44
Middelm. tarbot — Turbot moyen	38-35	41-43	43-44
Varia — Divers	32	38-40	40
Griet — Barbue	32	32-34	27
Pieterman — Grande vive	32-33	32-33	30
Grote pladijs — Grosse plie	10-11	13-14	13-14
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12-14	14-16	10-14
Kleine pladijs — Petite plie	9-4	6-9	4-7
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	4-12	12
Rog — Raie	5-6	7-8	10-8
Filten	5-6	7-8	7-8
Scherpstarten	4-5	6-7	8-6
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	10-11	8-9
Kleine wijting — Petit merlan	.....	3-4	4-5
Bot — Flet	.....	1	.....
Schar — Limande	4-8	7-11	11-4
Zeehaai — Aiguillat	.....	5-6	7-8
Zeehond — Chien de mer	7	4-5	6-7
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	4	4

Zeeschelpen en ruggewerwels

In de «Home Astrid» te Bredene heeft tot 17 augustus de tweede tentoonstelling «DE BODEM DER ZEE» plaats. Dit blijkt een tentoonstelling te zijn die te Bredene traditioneel zal worden en het eerste dat we hierbij willen onderlijnen is dat de heer Geselle zijn collectie sinds verleden jaar heeft weten uit te breiden op een zeer interessante manier. Niet alleen vanuit de Noordzee, maar ook van de Golf van Mexico, van Californië en elders vinden we er prachtige, uitheemse schelpen. De uitbreiding is dusdanig opmerkelijk dat de zaal die verleden jaar als uitstallingsplaats diende, thans niet volstond en er een tweede zaal bijgenomen diende te worden.

De rangschikking gebeurde zeer wettenschappelijk: vanaf de tweedandige schelpen, over de mosselachtigen, met onderverdeling in tweekleppigen, schaarhorens en torenvormige.

De heer Geselle geeft op de hem eigen en bescheiden manier toe, hierbij flink geholpen te worden door het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek. Sommige van zijn stukken, o.m. de «Nautilus Centralis» zijn ongeveer 45 miljoen jaren oud. (Wat niet bewijst dat men in die tijd reeds over de Nautilus sprak). Anderen zijn historisch gezien van groot belang, zoals de Spaanse vazen die in de Noordzee werden opgepikt, de mammoetland, enz. Wie meteen belangstel-



Op de tentoonstelling «De Bodem der Zee» stelt dhr Geselle een zeer rijke kollektie schelpen, van vreemde oorsprong, tentoon (Foto Roland)

middelmatige schelvis 54-65; repen rog 70-80; rog 40-52; kabeljauw 29-60; repen gullen 54-60; wijting 18-29; hondshaai 35-55; arend pieterman 38-56; makreel 20-30; rode knorhaan 38-45; repen zeebaars 42-60; ijle haring 20-28; heilbot 90; koolvis 28-55 F per kg.

ZEEBRUGGE

13-7	14-7	15-7
42-48	44-45	48-52
47-52	49-51	49-53
50-53	51-52	50-56
52-56	53-55	52-57
50-52	52-53	52-55
36-38	37-38	37-39
32-35	31-33	32-37
27-32	30-31	31-36
28-34	30-32	32-36
.....
8-10	10-11	10-12
9-11	9-10	9-10
10-12	8-10	8-12
8-9	6-7	4-6
.....	16-18	16-19
6-8	7-8	7-9
8	.....	21
6-7	9-11	12-13
6-7	7-9	10-11
6-7	8-9	9-10
4-5	5-6	6-8
4-5	4-5	4-5
.....	.....	3-4
4-5	4-5	4-5
8	7-8	.....
7	6	.....
3-4	3-4	.....
.....	3	.....

ling koestert voor natuurkennis kan in 't voorbijgaan de bouw van de Dolfijn-wervelkolom of van een walviswervel bestuderen. Wie zich voor dergelijke dingen interesseert mag zich gerust naar Bredene begeven, en wie bepaalde stukken moest bezitten of opvissen, die in dergelijke collectie thuis horen, kan zich altijd in verbinding stellen met de heer Kamiel Geselle Nukkerstraat 34, Bredene. HUGO.

VERWACHTINGEN

Zaterdag 18 juli			
Kanaal	: t.543	(180 b. vis en 80 b. kreeft)	
Witte Bank	: O.135		
Kreeftenput	: Z.321		
Maandag 20 juli			
IJsland	: O.299	(2600 b. vis)	
IJsland	: O.239		
Kanaal	: O.265	O.109 O.232 Z.581	
Witte Bank	: O.140	O.243 O.254	
Kreeftenput	: O.345		
West	: O.196		
Woensdag 22 juli			
Kanaal	: O.262	O.174 O.249	
IJsland	: O.124		
Witte Bank	: O.166	O.119 O.289	
West	: O.327	O.77	
Noordzee	: O.326	O.108	

Oostendse Vismijnecho's

DALENDE TONG- EN VISPRIJZEN

Waar vorige week de tongen-aanvoer niet bijzonder groot was (in gans de week ongeveer 8.000 kg) was er ook op de zaterdagmarkt slechts een kleine hoeveelheid voorhanden. Normaal zou men dus mogen verwachten dat de prijs op hetzelfde peil zou blijven of stijgen maar in elk geval niet dalen. Toch was het dit laatste wat gebeurde. Alleen voor bloktongen werd nog meer dan 50 F per kg betaald. In vergelijking met de vorige zaterdagmarkt was er aldus een daling van minstens vijf frank per kg. Ook voor de andere soorten werden minder gunstige prijzen geboekt waarbij vooral platvis goedkoop verkocht werd. Bij de kleine soorten was er voor wijting maar geringe belangstelling. Kreeftjes waren in verhouding tot de aanvoer niet erg duur en met de vangsten die per schip gelost werden kon van goede opbrengsten geen spraak zijn, evenmin voor de Witte Bankers.

ONRENDERENDE OPBRENGSTEN

Door geen enkel van de 10 verkopende vaartuigen kon op de zaterdagmarkt een lonende reis geboekt worden. Geen enkel schip kon met zijn opbrengst alle kosten betalen, misschien met voorbehoud van de O.25 die 89.315 F besomde, dit evenwel na een lange reis.

Bij de Witte Bankers kon geen enkel vaartuig de 60.000 F bereiken want de O.193 boekte met 59.480 F het hoogste cijfer. De O.204 bracht er het minst van terecht : 530.080 F. De Kreeftenputters deden het deze keer niet beter integendeel. Al waren de reizen korter, toch zal ook hier geen enkel schip veel hebben overgehouden. Best van al deed het de O.312 die na 10 dagen 56.720 F besomde wat wel beter is dan hetgeen door de Witte Bankers kon worden bereikt. Hier was de laagste uitslag voor de O.256 die slechts 31.495 F opracht.

VAN ALLE VISGRONDEN KLEINE VANGSTEN

Van geen enkele van de drie visgronden kon zaterdag een grote vangst op de markt gezet worden. Zowel tongenvangst, kreeftenvangst als bijvangst waren nogal gering een paar niet te na genomen. Als er dan nog eens een iet of wat grotere vangst kon gelost worden deden de lage prijzen de strop om zodat uiteindelijk van mooie reizen niets kon in huis komen. Als dat zo nog een paar maanden moet doorgaan zal er al gauw geen enkele reder meer zijn zonder schulden. De schepen die tegenwoordig nog met winst varen kunnen voorzeker op de vingers geteld worden. Het is dan ook hoog tijd dat er ingrijpende maatregelen genomen worden, als daar zijn de regeling van de kwestie van de invoer, het in voege brengen van een visserijfonds, de regeling van de regiekwestie e.a.

EENZIJDIGE AANVOER OP DE MAANDAGMARKT

Zoals de laatste weken nogal dikwijls voorkomt was er ook op deze maandagmarkt een zeer eenzijdige aanvoer. Eens te meer bestond het grootste deel er van uit IJslandse vissoorten. Dit is wel enigszins normaal in die zin dat zoveel mogelijk kleinere schepen het zo aanleggen dat ze op de dinsdag en de woensdag kunnen verkopen. Die dagen zijn de prijzen immers doorgaans wat hoger alhoewel de verschillen de laatste paar weken niet zo groot waren. Voor sommige soorten mag dit zelfs in het geheel het geval niet zaak voor rog. Deze soort is de laatste weken erg goedkoop en krijgt vanwege de kopers geen grote belangstelling. Met dit warme weer is dit wel te verklaren. Rog is inderdaad nogal rap aan bederf onderhevig. Vandaag waren voor alle soorten de prijzen erg laag bijzonder voor IJslandvis en Westvis (roggen). Tongen die in beperkte hoeveelheid in de afslag stonden (ongeveer 4.000 kg) daalden verder in prijs, ten opzichte van zaterdag. In vergelijking met de voorgaande maandagmarkt beliep het verschil tot 500 F per ben en meer. Waar de vangsten hoegenaamd niet groter waren kon van lonende opbrengsten eens te meer geen sprake zijn.

MINST SLECHTE UITSLAG VOOR DE IJSLANDERS

En dan bedoelen we vooral de O.286. Dank zij een omvangrijke vangst kon dit schip een nog renderende besomming boeken van 295.160 F. Voor de O.296 was het inderdaad minder goed want dit grote vaartuig kon slechts 452.765 frank besommen wat nogal een flink bedrag te weinig is. Voor geen enkele van de IJslandse soorten werd een goede prijs betaald. Zelfs schelvis werd goedkoop verkocht. Bovendien het feit dat het maandag wos, was daar ook nog het bord met de aanvoerverwachtingen waarop nog zeven IJslanders voorkomen. Niet dat de prijs nog zal verbeteren, integendeel. De opvangregeling zal weer heel wat moeten kopen. Als het zo voortgaat zullen de voorziene subsidies dan ook rap uitgeput zijn zodat het tijd wordt dat er aan een visserijfonds gedacht begint te worden.

WEINIG ZAAKS VAN DE WITTE BANK EN VAN DE KREEFTENPUT

Alle vangsten van deze visgronden waren erg klein zodat aan de prijzen zoals ze vandaag waren aan geen hoge cijfers moest gedacht worden. Bovendien de tongen waren ook de kreeftjes goedkoper dan zaterdag. Platvis kreeg iets betere prijzen, wijting moest niet zo veelvuldig worden opgevangen. De prijs bleef echter laag. De beste uitslag van de Witte Bank was deze van de O.115 met 68.170 F. Van de Kreeftenput was het hoogste cijfer voor de Z.537 met 69.345 F. Er was echter ook een lange reis voor nodig. De minste uitslag ging naar de O.187 die 462,30 F besomde. Doe daar mee voort.

ROGGEN SPOTGOEDKOOP

Bij de Westvisiers was er vandaag ook niet veel op te rapen. De vangsten waren niet erg groot, de prijzen beneden alles. Waar geen enkel van de vier schepen een beetje tong bij de vangst had bleven alle opbrengsten onder de 30.000 F. De O.128 bracht het tot 29.340 F terwijl de O.532 het maar tot 15.170 F kon brengen. Alles bijeen dus niet veel bijzonders. Voor haai en zeehond werd nog een behoorlijke prijs betaald.

VEEL MEER GARNAAL DEZE WEEK

Slechts één dag kon niet regelmatig uitgevaren worden. Zodoende was de aanvoer veel groter dan verleden week. De vangsten per schip waren zelf ook groter zodanig dat de aanvoer steeg van 4209 naar 7910 kg. Dit had tot gevolg dat de prijs nogal merkkelijk daalde. Deze prijs was echter nog zeer lonend en bedroeg 46.08 F. De opbrengst per schip daalde echter toch en wel van 2371 naar 1971 F, wat overigens nog niet slecht is. De totale opbrengst beliep 364.644 frank, het aantal vangsten bedroeg 185. Per schip bedroeg de vangst 42 kg tegenover 40 kg de vorige week. Alles bijeen werd het voor de garnalvisserij nog niet zo'n slechte week. De hoogste en de laagste gemiddelde prijs werden maandag en woensdag betaald.

RUIME AANVOER OP DE DINSDAGMARKT

Was de aanvoer omvangrijk, ze was weer weinig gevarieerd. Niet minder dan vijf IJslanders verkochten vandaag hun vangst hetgeen ook niet van aard was om de prijzen te bevorderen. Deze waren dan ook voor IJslandvis nog lager dan gisteren. Ook Noordzeevis werd nogal goedkoop verkocht zodat alleen dank zij grote vangsten een min of meer renderend

ENGELAND VUURSCHOTEN

Woensdag 8 dezer liet te Londen het bericht binnen dat de IJslandse kustwacht op twee Britse treilers geschoten hadden die zich binnen de twaalf-mijlszone bevonden. De Britse treilers waren niet nader geïdentificeerd. De IJslandse kustwachter «Aegir» gaf toe een schot met los poeder te hebben afgevuurd naar een Britse treiler aan de noorderkust van IJsland, terwijl de «Albert» twee losse en volle schoten zou afgevuurd hebben in de richting van een Britse treiler aan de zuidwestkust.

BOETE VERHOOGD

Schipper John Henry Hogarth uit Hull werd in 1957 door het Hoge Gerechtshof van IJsland veroordeeld tot een boete van 74.000 kronen.

Hij viste binnen de viermijlszone. Thans heeft het Gerechtshof deze boete verhoogd naar 100.000 kronen, onder voorwendsel dat de koers der IJslandse Kronen intussen evenredig was gedaald.

cijfer kon worden bereikt. Voor de rest van de schepen was het weer een triestige dag aangezien geen enkele lonende reis kon gemaakt worden. Vooral van de Witte Bank was het zeer erg.

ZEER WEINIG TONG OP DE MARKT

Er waren inderdaad maar twee Witte Bankers aan de afslag. Deze beide schepen losten dan nog kleine hoeveelheden tong zodanig dat met de aanvoer van de West en het Kanaal bij zoiets van 2.000 kg moeten op de markt geweest zijn. De prijs voor tong was hierdoor hoger dan gisteren, zonder dat evenwel het peil van verleden week werd bereikt. Platvis was erg schaars en kreeg betere prijzen dan gisteren. Ook tarbot was iets duurder. Niettemin was de hoogste opbrengst van de Witte Bank slechts 60.280 F. Voor de Kanaalschepen was het iets beter dit echter alleen door de grotere omvang van de vangst. Kreeftjes van het Kanaal kregen een betere prijs dan gisteren. Schelvis was goedkoop evenals alle andere ronde soorten. Schotse schol was daarenboven zeer duur. De O.69 boekte van deze visgrond het hoogste resultaat : 85.700 F.

TRIESTIGE UITSLAGEN VOOR DE IJSLANDERS

Geen enkele van de vijf IJslanders die vandaag verkochten zal kunnen zeggen dat ze een lonende reis gemaakt heeft. Het hoogste cijfer was voor de O.294 die voor 2.000 bennen vis slechts 405.020 F besomde. Voor zulk schip is dit minstens 250.000 F te weinig. Van de vier andere was alleen de O.318 die nog boven de 200.000 F bleef. De laagste uitslag werd geboekt door de O.86 met 152.570 F. Alle soorten van deze visgrond waren zeer goedkoop zodanig dat de opvangregeling dikwijls moest tussenkomen. De beide Noordzeeschepen deden het nog betrekkelijk goed maar moesten daarom grote vangsten lossen. De Z.212 maakte de kortste reis en boekte de hoogste opbrengst : 163.820 F.

DIEP- VRIESINSTALLATIE

De treiler Marbella uit Hull werd, op laboratoriumschaal, met een vries-installatie uitgerust, ten einde hiermede proeven in zee te kunnen nemen.

NOG DE WALVIS-KOMMISSIE

De Walviskommissie heeft een sub-kommissie aangesteld, belast met de studie van de verschillende methoden om walvissen te doden. De leden moeten tevens de diverse methoden onderzoeken, de beste er uit kiezen of eventueel nieuwe methoden voorstellen die algemeen zouden kunnen aanvaard en toegepast worden. De leden zijn tevens akkoord gekomen dat in de Zuidpoolgebieden maksimum 15.000 eenheden gevangen mogen worden tijdens volgend seizoen. In principe zijn de leden akkoord neutrale waarnemers aan te stellen. De details dienen nog uitgewerkt door het Verenigde Koninkrijk (Engeland), Japan en Rusland.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Dinsdagnamiddag kwam te Oostende de onderzoeksraad voor de zeevaart bijeen onder voorzitterschap van de h. Anthonis. Rijkskommissaris was de h. Bentein.

HET VERGAAN VAN DE Z.446

De Raad behandelde eerst in voortzetting het vergaan van Z.446 «Smarapaan». Dit vaartuig liep op 26 februari 1958 op de rotsen van Kaap Blanc Nez en verging nadat de bemanning door een reddingsboot en de seepboot Jean Bart in veiligheid kon worden gebracht.

Reeds werd de schipper Godderis door de Raad onderhoord. Thans werd het onderzoek voortgezet met de ondervraging van matroos Maes Marcel.

Deze is oprecht in zijn verklaringen. Hij geeft toe dat de schipper hem order had gegeven te waarschuwen wanneer het schip in ondiep water kwam. Hij heeft dit niet gedaan en weinige ogenblikken later liep het schip vast. Maes houdt daarnaast staande dat hij de opgegeven koers is blijven volgen vertrekkende van ongeveer 1 mijl van het lichtschip Varne. Op dit laatste punt is hij evenwel niet formeel. Hij steunde zich hiervoor eerder op verklaringen van de voorgaande wachtmannen.

Volgens de Raad kan de schipper de boei Colbert voor de Varne hebben genomen. Vandaar een slechte koersopgave met het gekende noodlottige gevolg.

Het is echter algemeen gekend

dat schipper Goderis een uitstekend en zeer oppassend visser en schipper was.

De Raad zal op 28 juli de twee voorgaande wachtmannen Verhaeghe en Van Massenhove ondervragen ten einde volledige klaarheid te krijgen in het onderzoek dat nu reeds anderhalf jaar aansleept.

DE AANVARING VAN DE Z.209 EN DE Z.545

De Raad hoort vervolgens schipper Vantorre André van Z.209 Tony. Tijdens de visserij werd dit vaartuig vooraan aan stuurboord aangevaren door de Z.545 onder bevel van schipper Cockuyt Fernand. Uit de ondervraging van Vantorre blijkt dat de Z.545 de Z.209 in twijfel bracht door eerst naar de Z.209 te varen, dan af te houden en dan terug naar de Z.209 te zwenken.

Vantorre geeft toe dat hij geen waarschuwingssignalen heeft gegeven. Hij heeft evenwel nog tijdig achteruit geslagen ten einde een zwaardere aanvaring te vermijden.

De Raad hoort nog getuige Vantorre Emmanuel. Op 28 juli zal schipper Cockuyt onderhoord worden.

DE STRANDING VAN DE O.11

Tot slot onderzoekt de Raad de strandingsoorzaak van de O.11 Raymond Maurice ten westen van de haven van Oostende op 31 maart 1959.

Schipper Everaert blijkt door de mist te zijn misleid en een onvoorzichtige koers te hebben gestuurd.

rijkkelijk dat de aankoopcoöperatieven beperkingen hebben moeten stellen en de aankoophoeveelheid per schip op voorhand moeten bepalen, daar de markt op onverwachte wijze zo rijkkelijk van krabben voorzien is dat de verkoop ervan eerst georganiseerd dient te worden. Men heeft zelfs krabben moeten invriezen om ze te kunnen bewaren, en nu weet niemand wat men met ingevroren krabben kan aanvangen. De conserverfabrieken hebben dusdanig veel keuze van verse krabben dat zij er niet aan denken de ingevroren krabben te verwerken.

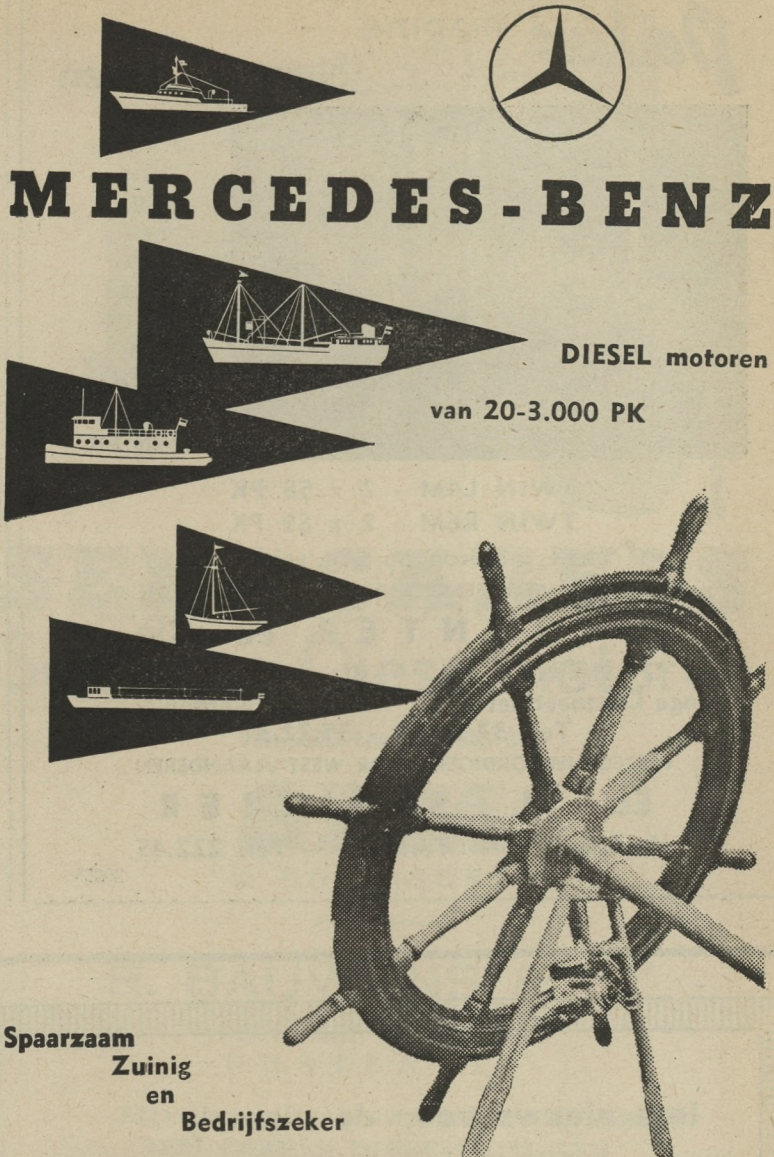
Intussen vliegen alle vissers op de krabben-goud-ader af.

NOORWEGEN NIEUWE GOUDMIJN

Een Deense krabbenvisser meldde enkele dagen geleden, over zijn boordzender, dat hij in één enkele trek 1.200 kg van de beste diepzeekrabben gevestigd had. De Noren, die het ter oren kwamen, keerden om en vonden op de Fladen een enorme buit prachtige en goede krabben. Er konden tot zelfs vangsten van 2.200 kg per trek geboekt worden. Verscheidene netten, niet voor dergelijke vangsten berekend, scheurden zelfs bij 't bovenhalen. De vangsten zijn thans zo

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.
BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)



MERCEDES-BENZ

DIESEL motoren
van 20-3.000 PK

Spaarzaam
Zuinig
en
Bedrijfszeker

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

REDERS !

DIT IS UW VAKBLAD !

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

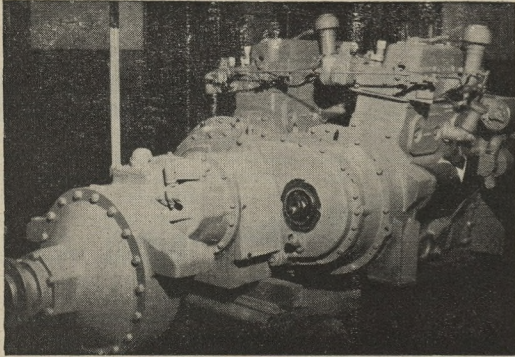
Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE. Tel. 716.89

Perkins marine
dieselmotoren



P3M
30/37 PK
P4M
43 PK
L4M
58 PK
P6M
65/79 PK
R6M
89 PK
S6M
100/120 PK

TWIN L4M - 2 x 58 PK

TWIN R6M - 2 x 89 PK

Twee motoren op één schroefas

ALGEMENE VERTEGENWOORDIGERS VOOR BELGIE :

Ets HUNTER en Cie

M. GEHENIAU L. HUNTER
Lange Lozanastraat 215 Antwerpen

Tel. 37.31.52 - 37.22.31

VERTEGENWOORDIGER VOOR WEST-VLAANDEREN :

Ets J. SPILLIER

Vredelaan 4 — Torhout — Tel. 222.45

2095V

REDERS EN VISHANDELAARS.

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid
Industriel**

Telefoon : 71.791

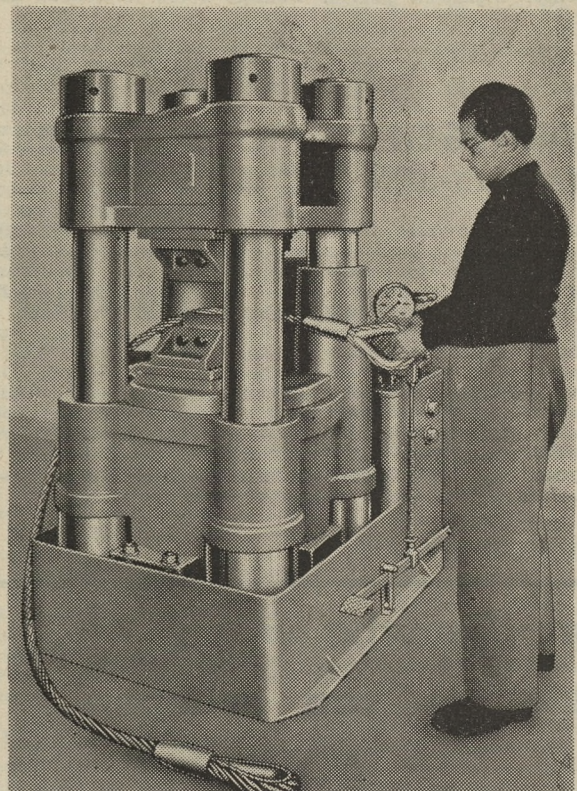
iets nieuws voor de visscrij

TALURIT

de moderne SPLITSING

besparing van TIJD en GELD

VRAAGT ZONDER UITSTEL
INLICHTINGEN EN VOORWAARDEN AAN



SCHEEPSMETAALWERKEN

H. Baelskaai 12

Tel. 755.84-85

OOSTENDE

KLEINE AANKONDIGINGEN

TE KOOP:

1) Een HOUTEN MOTORSCHIP, gebouwd te La Rochelle in 1941, twee masten.
Afmetingen: lengte 15 m 48. Grootste breedte buitenwerks 5 m. 35.
Ruimte onder het meetdek 108.170 m3.
Scheepstonnen : 38,22.
Uitgerust met 120 PK Sulzer diesel.

2103V

2) Een HOUTEN MOTORSCHIP, gebouwd in Engeland in 1944. Twee masten.
Afmetingen: 75' x 19' x 9'.
Bruto tonnemaat : 75.
Uitgerust met 4 cyl. 150 PK Blackstone-Lister motor.
Te bezichtigen te Antwerpen.
Schrijven voorw.: Bureel blad.

2102V

* Te koop : O.11, gebouwd in 1934, werf Hillebrandt. Motor Deutz 30 pk. Lengte 11,50 m. Gans vernieuwd deze winter. Z.w. A. Liebaertstraat 76.

2093V

* Te koop : allerhande reddingstuig voor plezierboten, reddinggordels en boeien, kurk, vlaggen ankers bellen alsook 2 scheepslaggen, als nieuw. Z. w. A. De Vos, Oesterbankstraat 18 Oostende.

7860N-2076V

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

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

VISWINKEL

gelegen langs de kust

OVER TE LATEN

Gans modern geïnstalleerd en van materiaal voorzien.

Klanteel verzekerd.

Voor alle inlichtingen zich wenden bureel blad onder nr

2078V



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

Wegens sterfgeval

CAMION - HANOMAG
FRIGOWAGEN 1.100 kg
Uitstekende staat.
44.000 km.

ENIG AANBOD
met koelinstallatie.

Inlichtingen bureel blad.

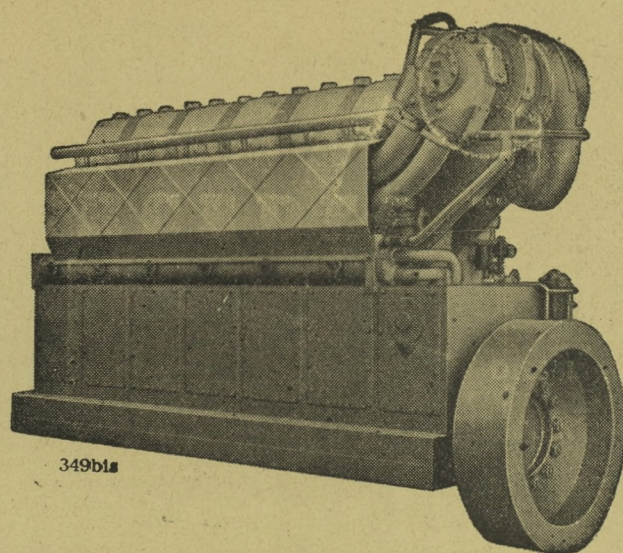
2070V

Duitse firma in Chili, wil verkopen wegens uitscheiding van bedrijf :

4 MODERNE NIEUW GEBOUWDE VISSERSVAARTUIGEN, met of zonder materiaal. Uitgerust met dieptemeter, fishloupe en radio. Onderscheidelijk 300 HP, 240 HP, 240 HP en 150 HP, met Belgische winchen «Brusselle».

Geïnteresseerden kunnen schrijven aan «Visserijbedrijf», Casilla 1936, Valparaiso (Chili).

2083V



349bis

SEM - CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot 15.000 pk

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

ADVERTEERT IN HET VISSERIJBLAD, UW VAKBLAD!

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

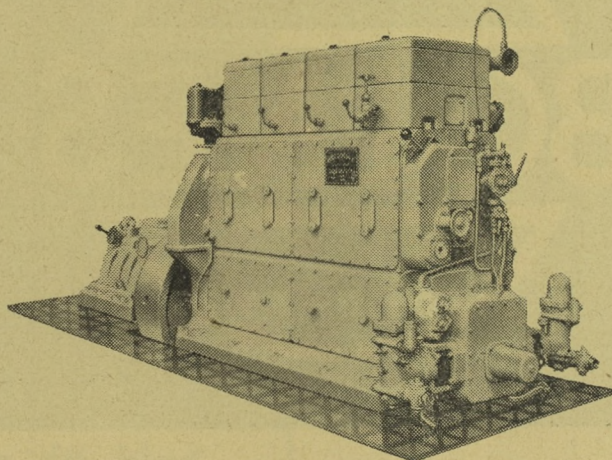
Hand in Hand

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE

Tel. 541.17

Na de uren : Joz. De Roose - tel. 517.40

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



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.

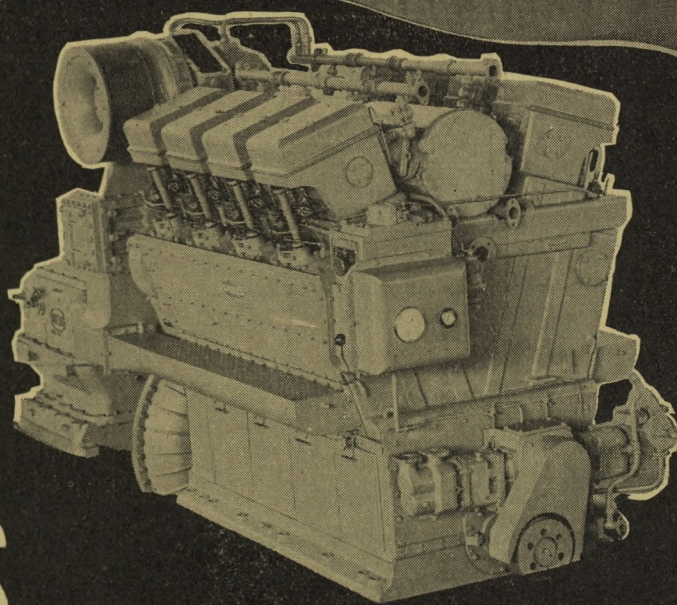
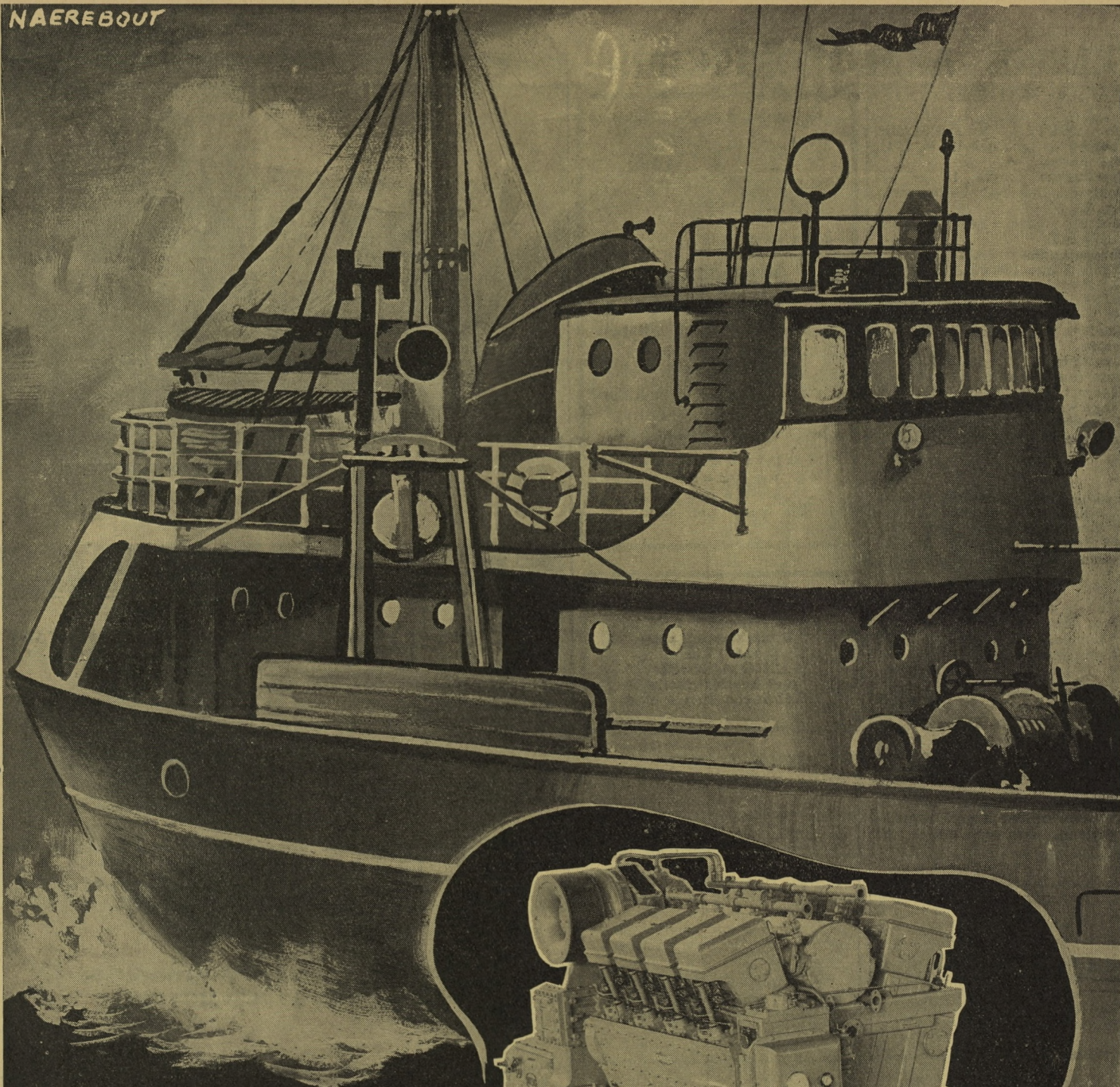
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)

AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56

P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66

2049V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

JAARBEURS STANDNUMMER CROESELAAN MARGRIETHAL 508

Inlichtingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

IJMUIDEN - HOLLAND

H. ZWART

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78