



# Het VISSERIJBLAD

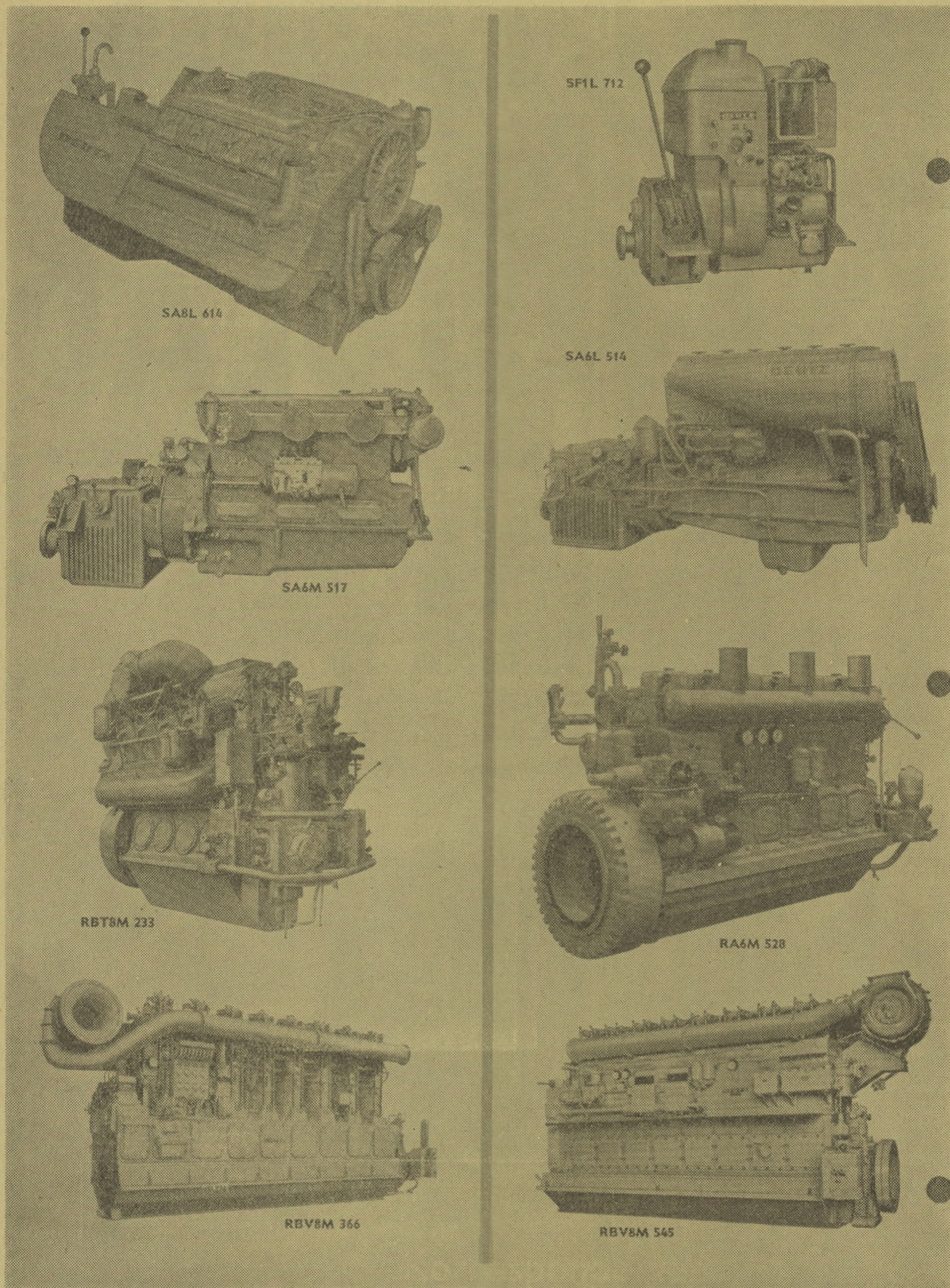
**DAG DER SCHEEPVAART  
EN MARITIEME  
TENTOONSTELLING TE  
BRUGGE**



*Algemeen zicht op de prachtig geslaagde stand van Oostende.  
(Foto Roland)*

**Volledig verslag in dit blad**

# DEUTZ



## SAL 514 en SAL 614

De luchtgekoelde motoren van dit type worden gebouwd in 2-3-4-6-8 en 12 cylindres 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 cylindres 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 cylindres, hebben met 6 cylindres 1500 PK bij 275 toeren en met 8 cylindres 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 cylindres gebouwd met en zonder oplading. De motor 6 cilinder heeft een kracht van 500 PK bij 380 toeren en tot 1000 PK met oplading. De motor 8 cilinder 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 cylindres bij de 428 met 40 PK per cilinder 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 : Verant. Druk.-Uitgeefster  
St Jorisstraat 18, Oostende Simonne BOLLINNE  
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87 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

## NA TWEE MAANDEN AKTIE NOG GEEN ENKELE VERBETERING OF TEGEMOETKOMING

# DE HACHELIJKE TOESTAND VAN DE VISSERIJ

OP het ogenblik dat we deze regels schrijven, zal mogen gezegd worden dat, niettegenstaande de reders met verenigde krachten, de hachelijke toestand waarin zij vertoeven trachten te verhelpen zij niet de minste stap verder zijn en geen redding in 't verschiet is, niettegenstaande de toestand zo hachelijk is, dat het ergste mag gevreesd worden.

Veel werd gepalaberd, bij ministers en ministeriële departementen. Dikwijls werd beloofd de toestand te onderzoeken en hulp zou geboden worden, maar buiten het in voege brengen door de reders zelf van een minimumprijsregeling met de waarborg van de Staat, is in werkelijkheid verder nog niets bereikt.

Van rederszijde werd en wordt nog altijd gehoopt dat de verleende kredieten door de N.M.K.N. voor een jaar zullen opgeschorst worden, dat de interesten van al de kleinen zowel als van de groten op één ten honderd zullen terugggebracht worden en dat de teruggave van de uitgeleende kapitalen op 15 jaar zou verlengd worden opdat elkeen er zou kunnen aan denken zijn privaatschulden te betalen.

Want nu het onderzoek in deze aangelegenheid teneinde loopt, is het een vaststaand feit, dat de reders aan talrijke kleine leveranciers nog meer dan honderd miljoen achterstallige schulden te betalen hebben.

Daaraan dient toegevoegd de miljoenen schulden aan de banken, en deze aan allerlei kredietinstellingen, waaronder deze aan de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid alleen, aan wie door de visserij meer dan 100 miljoen frank verschuldigd is.

Anderzijds dienen daarbij nog gerekend, de schulden in het buitenland, zoals Engeland, Duitsland en Holland voor reparaties en leveringen aldaar gedaan. Het zou ons niet verwonderen moesten de schulden in totaal een kleine 250 miljoen belopen op een vloot welke aktueel deze handelswaarde niet heeft.

Dat men van Hogerhand in die omstandigheden nog durft beweren, dat de reders de noodtoestand moeten bewijzen, is zoveel alsof men zeggen wil : dat de visserij maar «zijn plan moet trekken».

Met het faillissement van de visserij, is echter dat gemeoid van duizenden huisgezinnen, van honderden leveranciers en dit terwijl een handvol ambtenaars gebrek aan werkelijkheidszin tonen en met een grenzeloze onverschilligheid wekelijks niet alleen duizenden kg vis en garnaal in allerlei vormen laten binnenkomen, maar daaren-

boven niet willen zien, dat in en buiten het kader der akkoorden de ons omliggende landen hun visserij helpen onder allerlei vormen, welke hier ontbreken omdat zij die de visserij van ambtswege moeten leiden er niets voor voelen en er niets van kennen.

Men heeft de visserij zijn gebrek aan eenheid verweten. Men heeft gezegd dat er roekeloos gebouwd, gekocht en verkocht werd.

Men verwijt het bedrijf, dat het niet in coöperatieve geest werkt. Maar wie is eigenlijk zelf de fout van die bandeloosheid, van dit gebrek aan ordening ? De Hogere instanties zelf, die zonder ernstig onderzoek, kredieten verleenden, het bouwen van NIET economische vaartuigen toelieten en er geld voor gaven, de coöperatieve geest voor de visserij nooit hebben aangemoedigd noch gesteund en de visserij nooit hebben geleid, waarheen het van staatswege had MOETEN geleid worden. België heeft na de oorlog geleefd, gefeest en GEROEST op de overwinning. Het kon niet beter. Ondertussen werd er in de ons omringende landen gewerkt, gemoderniseerd, geleid en gewerd waar het moest.

En als we rondom ons kijken, als we zien wat er in Nederland gepresteerd werd, hoe de economie, de vloot, de voortbrengst en de export geleid werd ; als we zien hoeveel honderden miljoenen in Denemarken, Noorwegen en Duitsland ten bate van de visserij besteed worden, hoe Engeland zijn visserij per visdag geldelijk steunt, hoe in Frankrijk zware invoerrechten bestaan, dan vragen we ons af welke bewijzen onze Minister van Landbouw nog moet verlangen om het aan zijn departement duidelijk te kunnen maken, dat ons land geslapen heeft en ondertussen zijn visserij heeft laten teloor gaan.

En als van Hogerhand het voorbeeld van gebrek aan ordening, dus van bandeloosheid wordt gegeven, hoe wil men dan dat een weerloze massa, waarvan de meesten niet geleerd zijn en bij de minste mooie woorden verleid worden, zich zelf leiden, zelf alles uit de grond stampen, als zij niet geholpen, geleid noch aangemoedigd worden ? ! !

Dat is het wat de visserij sedert 1952 heeft meegemaakt en wat thans moet recht getrokken worden met de hulp van een minister met veel goede bedoelingen en een ijzeren wil.

Maar 't zal vlug moeten gaan, wil alles en allen niet onder de schulden en het gebrek aan werkelijkheidszin vergaan.

P. Vandenberghe



# 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

# DAG DER ZEEVAART EN MARITIEME TENTOONSTELLING TE BRUGGE

« MINISTER SEGHERS BELOOFT VOLDOENING AAN DE VISSERIJ EN... WIJ... GELOVEN IN ZIJN WOORD ! »

Zaterdag 18 dezer had, onder een tamelijke belangstelling, de Dag der Zeevaart plaats te Brugge.

De akademische zitting ging door om elf uur in de gotische zaal van het stadhuis te Brugge. Sprekers waren Zijne Excellentie Minister Seghers van Verkeerswezen en de heer P. Vandamme, burgemeester van Brugge. Benevens beide sprekers waren tegenwoordig : Ridder P. van Ouiryve d'Ydewalle, gouverneur der provincie West-Vlaanderen; de heer Kesteloot, voorzitter van de Rechtenbank van Eerste aanleg; de leden der bestendige deputatie, het voltallige gemeentebestuur der stad Brugge, burgemeester de Gheldere van Heist en Devriendt van Blankenberge; de heer Bertrand, directeur-generaal van het Zeewezen, de heren Cousin en Van Paemel en de h. Henri Devos, voorzitter van de Propaganda-vereniging, tevens eredirecteur-generaal; de hh. Jansens de Bisthoven; Bernelot, stadssecretaris; R. Van Craeynest, D.r. Hoofdingenieur bij het Zeewezen; Muyltermans, directeur der techn. diensten van de Kust; Van Molle, directeur bij het Zeewezen te Brussel; Demulder, nautisch raadgever; Benthein rijkskommissaris van de onderzoeksraad voor de zeevaart en talrijke andere personaliteiten uit de Zeevaart- en de Onderwijswereld der Zeevisserij.

We kunnen heel zeker niet loochenen dat Brugge voor bepaalde omstandigheden een gepast «kader» vormt en alleen reeds door de stijl van zijn gebouwen en interieurs de gepaste atmosfeer schept om «der ouderen fierheid» weer wakker te schudden. Wanneer wij in de gotische zaal datums horen herinneren en er gesproken wordt over onze geschiedenis, dan kijken we onwillekeurig naar de wandschilderingen en vooral naar het tafereel dat de inhuldiging van de nieuwe vaart «Het Zwin» voorstelt in 1404 en daarnaast naar de vrije jaarmarkt te Brugge.

Ook de tentoonstelling, in de stadshallen, vond er een gepast kader, en door de hoogte der gewelven werd het o.m. mogelijk met gildevlaggen, zeevaartvlaggen en signaalwimpels een gepast decor te vormen, vol afwisseling en kleur.

Alvorens evenwel over te wippen naar de stadshallen verblijven we even bij de

## AKADEMISCHE ZITTING

### Rede van Burgemeester Van Damme

Het was de heer P. Vandamme die de zitting opende, waarbij hij in 't bijzonder de diverse personaliteiten, het propaganda-komité en de personen die samenwerkten tot het verwezenlijken der tentoonstelling, dankte en de fierheid der Bruggelingen vertolkte deze tentoonstelling binnen hun muren te mogen onderbrengen.

Spreker herinnert verder aan het feit dat Brugge een wereldstad was, dank zij de zee, doch in 1648 van de zee afgesneden werd en ten dode opgeschreven stond, tot in 1876 baron de Maere de leus : «Brugge Zeehaven» lanceerde en de Bruggelingen samen met hem tot in 1895 actief streden om dit ideaal te verwezenlijken. Aan de Bruggelingen uit deze periode heeft Brugge zijn haven en zijn toekomst te danken. Hij wijst op de moeilijkheden die

sinds de inhuldiging van de haven in 1907 de vooruitgang ervan hebben gestremd om verder — met gerechtmatigde fierheid — aan te halen dat Zeebrugge in 1951 aan zijn tweede heropbouw begon en de tot nog toe geboekte resultaeten te vermelden.



Toch dreigt er gevaar vanuit het buitenland — waar verschillende havensteden in volle ontplooiing zijn — en moet er hard en snel voortgewerkt worden, wil men niet terug naar een volledige crisis gaan. Hij sluit met een oproep tot de bevolking en tot de jeugd in 't bijzonder opdat deze zou besefsen dat haar toekomst met de zee verbonden blijft en er bij de hogere overheid zou aangedrongen worden om van Zeebrugge werkelijk dé nationale kusthaven te maken.

## NUCHTERE TAAL VAN MINISTER SEGHERS



Hierop werd het woord genomen door de heer P.W. Seghers, minister van Verkeerswezen, die in een zeer belangwekkende en goed-gedokumenteerde rede alle aspecten van de scheepvaart behandelde.

De heer minister begon met hulde te brengen aan het Nationaal Komité voor Zeevaart-propaganda, dat

onder meer tot taak heeft de aandacht van handel en nijverheid (en ook van de landbouw) te vestigen op de belangen van de zeevaart en van de nationale vloot. Er moet ook een atmosfeer geschapen worden die het toeiaat een gepaste wetgeving te vormen en de publieke opinie dient hierop voorbereid. Verder moet de jeugd naar zee en marine worden aangetrokken en moet een kl.maat worden gevormd waarin de scheepvaart belegging en rendement kan verzekeren en tevens outillage en bemanning kan bekomen. De minister vergeet evenmin hulde te brengen aan Brugge en aan de heer P. Vandamme, om zijn zorg voor de haven van Zeebrugge.

## ONZE VERVOERPOLITIEK

Daarna gaat de minister over tot een algemeen overzicht om samen met de aanwezigen de kansen en zorgen van ons vervoer te water te onderzoeken.

(De gedeelten tussen haakjes aangehaald hebben wij letterlijk uit de redevoering van Zijne Excellentie aangehaald.)

» In verband met onze vervoerpolitiek, is het duidelijk dat de » samenvoeging van 160 miljoen » mensen in de Europese Economische Gemeenschap een bijzonder » dere betekenis gaat hebben.»

Spreker wijst op het gevaar dat wij, terwijl andere deuren voor ons open gaan, wij tevens de onze ontsluiten aan vreemde mededingers. Vooral het gevaar dat het transitoverkeer, dat thans over ons land gaat, straks over andere wegen zal lopen is groot. Toch bestaat er tot nog toe een evenjuidige ontwikkeling van ons economisch leven.

» De laatste tien jaar is de industriële produktie van ons land » met 28 % gestegen, het nationaal » inkomen met 30 % en het goederenvervoer met 32 %.»

Het onmiddellijk gevaar voor ons dreigt vooral uit Frankrijk, dat 400 miljard voorzag voor de uitrusting van zijn Noordzee-havens en niet alleen tot de versnelde elektrifikatie van zijn spoorlijnen naar 't binnenland overgaat, maar tevens de kanalisering van de Moezel uitwerkte.

Nederland zijnerzijds werkt druk aan de realisatie van het Deltaplan, de vorming van de Europapoort en het aanleggen van pijpleidingen naar centraal Europa. Wij moeten dringend hogere investeringen voorzien voor ons vervoer.

» Na de bevrijding werd een zorgvuldig uitgewerkt nationaal tienjarenplan voor investering opgesteld, voor de periode 1948-57.

» Voor de vervoersector voorzag » dit plan 106 miljard frank, 76 miljard frank hiervan werden slechts » besteed. De proportionele vermindering is nochtans voor alle sectoren niet dezelfde geweest. Aldus werd MEER UITGEGEVEN » dan voorzien voor de Regie van » Telegraaf en Telefoon. Er werd » ook MEER UITGEGEVEN voor het » wegnemen.

» Wij hebben dat tienjarenplan » maar uitgevoerd voor 60 t.h. inzake spoorwegen, voor 45 t.h. inzake waterwegen EN VOOR DE » HAVENS SLECHTS 24 T.H.»

De heer minister komt tot besluit dat onze partners (konkurrenten) van morgen op het gebied van spoor- en waterwegen alsmede van havens een enorme voorsprong hebben behaald.

Daarom moeten de vragen van economische aard, méér nog dan de infra-structuur de aandacht van de regering gaande houden en alle vervoersektoren als behorende tot één geheel beschouwd worden.

Onze vervoerkosten moeten trouwens verminderd worden, b.v. spoorwegen met 10 t.h. en zelfs voor sommige sektoren van ons vervoerapparaat met 15 t.h.!

De minister spreekt vervolgens van de beurt-regeling der binnenscheepvaart die moet versoepelen, van de spoorwegen DIE ANDERS BEHEERD MOETEN WORDEN (volgens de regels van een gezonde industriële en kommereële exploitatie). Van het baanvervoer verneemen wij dat 5.191 beroepsvervoerders over slechts 9.745 voertuigen beschikken. (Bedoeld wordt zij die een vergunning hebben, want in reite lopen er 200.000 vrachtwagens in België.) Ook de binnenscheepvaart en de luchtvaart komen aan de beurt. Dan komt de acbtbare spreker tot de

## «VERVOERPOLITIEK VOOR EEN KOOPVAARDIJVLOOT»

Uit deze passage stippen wij vooral aan dat wij wél havens hebben, maar geen vloot (bedoeld wordt geen voldoende talrijke en grote vloot). Wij hebben een ideale ligging, maar van de uitbating te Antwerpen b.v. is 90 t.h. in vreemde handen, terwijl wij zelf 10 t.h. der goederen langs onze nationale vloot vervoeren. Voor het petroleumvervoer stijgen wij tot 23 t.h. Dank zij de C.M.B. en de financiële instelling die haar steunt verzekert onze nationale vloot 87 t.h. van het vervoer tussen Kongo en België, hetgeen dus toch één bemoedigende vaststelling is.

Toch kunnen wij niet beweren dat onze vloot geen gunstige evolutie heeft doorgemaakt :

In 1930 hadden wij 154 eenheden met een 509.000 Br. t.; thans hebben wij 98 eenheden met 638.000 Br. t.; waaronder 13 tankers met 164.000 Br. t.; en onze vloot is jong :

- » 40 t.h. is geen 5 jaar oud.
- » 20 t.h. van 5 tot 9 jaar
- » 10 t.h. van 10 tot 15 jaar.
- » 30 t.h. méér dan 15 jaar oud.

En de helft hiervan werd in België gebouwd. Thans zijn nog 20 eenheden in bestelling of konstruktie, met samen 350.000 Brt. Toch zullen wij n.et zo gauw de 100.000 Brt. bereiken, aangezien verscheidene schepen door de in aan-bouw zijnde eenheden vervangen zullen worden.

Daarna stipt de heer minister allerlei maatregelen aan, bestemd om onze Nationale vloot te beschermen en uit te breiden, om vervolgens, langs de Kustvaart om te komen tot een onderwerp dat ons nauwer ligt :

## DE

### «OOSTENDE-DOVERLIJN»

» Wat betreft het vervoer langs » de Oostende-Doverlijn werden al » le rekords overtroffen in 1958. » Het aantal vervoerde reizigers bedroeg 1.243.980, weze 25 t.h. méér » dan in 1947... » ...Voor de eerste vier maanden » van het jaar 1959 het aantal reizigers 6,5 t.h. hoger ligt dan voor » dezelfde periode van 1958.

» Sedert 1958 werd een tweede » car-ferry in dienst gebracht. Binnen afzienbare tijd zal er een » derde schip noodzakelijk zijn.

»...Alle uitgaven aangerekend, afschrijvingen van het materieel en pensioenlast inbegrepen, liet de lijn in 1958 een nette winst van » méér dan 100 miljoen.

**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**



Stadsgeenoot Ray, Pyson en de stadswerklieden zorgden voor een geslaagde stand. Proficiat mannen. (Foto Roland)

» ...Weldra gaat de onderneming » ter plaatse over een eigen droog- » dok beschikken.»

Ook de belangrijkheid van de » Ferry-boats Zeebrugge - Harwich » wordt door spreker aangestipt.

En thans komt de heer minister » aan problemen die ons bijzonder » aanbelangen.

**VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ**

» stelt zich een groot aantal pro- » blemen. In zijn geheel gezien, is » de evolutie van de vissersvloot » niet bepaald ongunstig te noe- » men.

» 1 januari 1959 was de Belgische » visserijvloot 441 eenheden sterk, » waarvan 180 Zeebrugge als thuis- » haven hebben en 198 Oostende.

» Al is sinds 1958 het totaal aan- » tal eenheden met 20 teruggelopen, » is de drijfkracht evenwel met » 8.498 paardekracht toegenomen.

» Het scheepskrediet heeft toege- » laten de vissersvloot te motorise- » ren. Met behulp van de op 31 de- » cember 1958 door het «Fonds» en » de N.M.K.N. toegestane kredieten, » konden 97 vissersvaartuigen ge- » bouwd of verbouwd worden.

» 158 kredieten werden eveneens

» verleend om de motoren te ver- » vangen.

» **MET DIT ALLES IS DE HUIDI- » GE TOESTAND VOOR ONZE VISSERS NIET ROOSKLEURIG.** De » zware exploitatie-onkosten, de » door IJsland genomen maatregel- » en de slechte vangsten zijn » zoveler factoren welke de uitba- » tingsresultaten bezwaren. Het is » dan ook met vreugde dat wij heb- » ben kunnen vaststellen dat de » «Unie der Belgische Reders ter » Zeevisserij» en het «Verbond der » Belgische Zeevisserij» in onder- » linge verstandhouding optreden » om de belangen van de visserij te » verdedigen.»

» Aan de hand van besprekingen » waarbij ook het Departement van » Landbouw betrokken was, mag » verhoopt worden dat maatregel- » en ten gunste van onze vissers zul- » len getroffen worden.

» De regering geeft zich reken- » schap van de crisis-periode welke » de visserij thans doormaakt en, » in samenwerking met mijn Kol- » lega zal er naar gestreefd worden

» om onze vissers, in de mate van » het mogelijke, voldoening te » schenken.»

**ONZE SCHEEPSWERVEN**

worden in deze rede evenmin ver- » geten, doch hier is de toestand ab- » soluut wanhopig te noemen, niet » alleen bij ons, maar over de ganse » wereld. Twee konkurrerende landen » laten zich thans gelden : Joego- » slavië en Japan, en de scheeps- » bouw gaat bovendien steeds achter- » uit. Het aantal schepen van mini- » mum 1.000 ton ,besteld over de we- » reld, bedraagt voor :

1955	1.901 eenheden
1956	2.498 eenheden
1957	1064 eenheden
1958	296 eenheden
1959	98 (voor de eerste drie maanden).

Diensvolgens gaat de regering » over tot :

1. Vermenigvuldiging der kredieten voor aanbouw van zeeschepen en treilers.
2. Werd in september 1958 een besluit uitgevaardigd dat bijzondere kredieten verleent voor de vernieuwing van schepen voor de binnenscheepvaart. Op 90 aanvragen werden er reeds 60 goedgekeurd.
3. Werd in juni 1959 de wet gestemd op de detaxatie van de meerwaar- » de bij verkoop van een oud schip, » wanneer het door een nieuw ver- » vangen wordt.
4. Wordt in 1960, dank zij speciale kredieten, tot aanbouw van een car-ferry overgegaan.

**ZEEVAART- EN VISSERIJONDERWIJS**

krijgen thans hun beurt en hieruit » stippen wij bijzonder aan:

De principes van het schoolpakt » zullen ook tot het zeevaart- en vis- » serijonderwijs uitgebreid worden.

» Verder heb ik het genoegen aan » de leerkrachten van het vrije zee- » visserij-onderwijs voor de eerste » maal publiek ter kennis te bren- » gen dat ze, met ingang van 1 » september 1959, zullen genieten » van hetzelfde maatschappelijk » statuut, dat door de wet van 30 » januari 1954 voorzien werd voor » het personeel van het erkend pri- » vé-technisch onderwijs, m.a.w.

» hun wordt **EEN PENSIOEN GE- » WAARBORGD VOLGENS DE RE- » GELEN DIE VAN TOEPASSING » ZIJN VOOR DE LEDEN VAN HET » RIJKSONDERWIJS.**»

Sprekende van het tekort aan » personeel ter visserij wijst de mi- » nister naar de premieën toegekend » aan de leerlingen van de visserij- » scholen die het eksamen van » scheepsjongen met goed gevolg heb- » ben afgelegd en zich ter visserij » laten aanmonsteren.

De heer minister besluit met hul- » de te brengen aan het Nationaal » Comité voor Zeevaartpropaganda en » te wijzen op het bijzonder propa- » gandamiddel dat wij volgend jaar » te Oostende krijgen : de internatio- » nale koers Oslo-Oostende voor Zeil- » opleidingsschepen.

Deze zeer betekenisvolle en nuch- » tere rede wordt op een waar ap- » plaus onthaald.

Daarna verklaart de heer Burge- » meester deze zitting voor geheven » en wordt de genodigden een lunch » aangeboden.

**HET BANKET**

Bij het banket zaten een honderd » tal genodigden aan, allen vooraan- » staande personaliteiten uit de wereld » der scheepvaart, zowel technici, spe- » cialisten als uitbaters.

De heer minister, door drukke » ambtsbekommernissen terug naar » Brussel geroepen, had zich voor het » banket verontschuldigd en het voor- » zitterschap werd waargenomen door



Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, » Gouverneur der provincie West- » Vlaanderen.

Aan de ere-tafel zaten, benevens » de heer Gouverneur, de hh. Kesteloot » voorzitter van de rechtbank van » eerste aanleg te Brugge; H. Smis- » saert bestendig afgevaardigde; P. Vandamme, burgemeester van » Brugge en Henri Devos, ere-direk- » teur generaal, voorzitter van het » Propaganda-Komité voor Zeevaart.

**HULDE AAN ERE-DIRECTEUR GENERAAL DEVOS**

Een korte doch goed opgevatte » tafelrede werd door de heer Gou- » verneur uitgesproken, waarbij hulde » werd gebracht aan de zeevaart- » gedachte, aan het propagandakomité » in 't algemeen en aan de aktieve » voorzitter en bezieler in 't bijzon- » der, de h. Henri Devos.

**DE TENTOONSTELLING**

ging door, zoals reeds gezegd in de » hallezalen, ter markt.

De plechtige opening ging door » stipt om drie uur dertig zoals voor- » zien. Vanaf drie uur hadden de mu- » zikanten van onze Zeemacht zich in

formatie opgesteld, voor de ingang » van het Belfort, ten einde de per- » sonaliteiten op gepaste wijze met » muziek te onthalen. Onze jongens » hadden het niet onder de markt bij » die tropische temperatuur die er » heerste. Op de trappen naar de ten- » toonstellingszaal werd de haag ge- » vormd door onze Ibisjongens in » smetteloos wit zomer-uniform.

Het was burgemeester P. Vandamme die het symbolische lint door- » knipte met de schaar hem door een » der Ibisjongens aangeboden. De per- » sonaliteiten en genodigden werden » door de heer burgemeester rondge- » leid.

Foto's van deze manifestatie » zijn te bekomen bij «Foto Rol- » land» Adolf Buylstraat, 18A, » Oostende, tel. : 724.85.

**EEN BEZOEK OVERWAARD**

De tentoonstelling overtrof, in » vére onze verwachtingen en is, wat » inrichting voorstelling en de aard » zelf der voorgestelde en gedokumen- » teerde onderwerpen buitengewoon » belangrijk en geslaagd te noemen.

De eerste stand, onder een gepast » dekor van middeleeuwse gildevlag- » gen, werd samengesteld door het » Nationaal Scheepvaart Museum van » Antwerpen en bevat vooral maketten » en nabootsingen van schepen uit » vroeger eeuwen. We krijgen er zelfs » de uitbeelding van een wrak uit » het Nemimeer en daterende van de » 1ste eeuw. Verder koopvaardij- » schepen uit de 15e, 16e en 19e eeuw. » Het centraal stuk een lineschip uit » de 19e eeuw trok door zijn grote » en geslaagde uitvoering bijzondere » aandacht.

Nadat we aldus even onze ge- » geschiedkundige kennis hebben opge- » frist komen we in de volle werke- » lijkheid van onze hedendaagse zee- » vaart en scheepvaart problemen. » Burgemeester Vandamme bleef iets » langer haperen bij de volgende » stand, deze der

**MAATSCHAPPIJ DER BRUGSE ZEEVAART- INRICHTINGEN**

waar hij de genodigden heel wat » belangrijke uitleg verstrekke en eens » te meer een lans brak voor de ver- » dere ontwikkeling van Zeebrugge als » handelshaven. Een verlicht plan van » de haven, uitgevoerd op schaal van » 1/2.500 geeft een duidelijk beeld van » de bereikte en nog te verwezenlijken » resultaten. Het tweede gedeelte van » deze stand omvat een makette van » de Ferry-boat installaties, uitge- » beeld door de uitbatende maatschap- » pij.

**OOSTENDE-DOVER**

waar zijn Excellentie minister Se- » ghers met zoveel fierheid over » sprak, is er natuurlijk ook vertegen- » woordigd, en de stand is absoluut » goed en overzichtelijk. Natuurlijk » worden er de rekordcijfers van ver- » leden jaar gegeven :

- 1.243.980 reizigers;
- 57.295 auto's;
- 865 cars;
- 5.275 motor-rijwielen;
- 416 motor-rijwielen met zijspan;
- 880 caravans;
- 14.587 ton vrachtgoed;
- 91.474 ton reisgoed;
- 388.932 post-valiezen;

**UW  
MAZOUT  
OLIE**

**GAREN  
TOUWWERK  
LOODZEILKETTINGEN**

**VLOTTEN**

en alle scheeps- en bemanningsuitrusting

**LEVERT :**

**SCAP**

**H. BAELSKAAL, 27**

**OOSTENDE - TEL. 716.89**

Verder vinden we de stand van de «Armement Deppe»; de Haven van Gent met plan en verscheidene zeer goede foto's, benevens een overzicht van de diverse nijverheden, onderverdeeld per sektor. De «Belgian Fruit Lines» trekken de aandacht door middel van verse bananen, appelsienen en citroenen, een plan met de oorsprong der diverse vruchten en de lijst der eigen en gecharterde schepen. De stand



Onze Zeemacht was ook present !  
(Foto Roland)

van de C.M.B. (Compagnie Maritime Belge) kan men evenmin voorbij lopen en we krijgen er wel eerbied voor wanneer we lezen dat deze maatschappij thans 39 schepen in vaart heeft en 5 eenheden in bouw. De rederij «Hermans» van Brugge heeft geen kosten gespaard om er een stand te hebben die met de anderen rivaliseren kan. Vlak daarnaast vinden we de overzichtelijke stand van de firma : «S.E.M. — CARRELS»; die in onze visserijmiddelen geen onbekende is en met schema's en foto's een duidelijk beeld geeft van het belang der door hen geleverde motoren. Werkelijk, voor de personen die er zich kunnen aan interesseren — of zij nu tot de visserij- of scheepvaartmiddelen behoren, of alleen ten titel van documentatie belang hechten aan de technische aspecten van de scheepvaart, een leerrijke en goede stand die we U gerust mogen aanbevelen.

Vervolgens komen we langs de stand der havens van «Antwerpen»

en «Brussel» waar we, evenals voor Gent, een overzichtelijk beeld krijgen van de huidige toestanden en capaciteiten dezer nationale havens. We zien er in de stand van Brussel een goede makette van de ophaalbrug te Kapelle-op-den-Bosch, enig in haar konstruktie.

Een stand die voor technici zéér belangrijk is, is deze der firma «S.A.I.T.».

Waar we een volledige radio-installatie voor de scheepvaart zien, die trouwens in werking kan worden gesteld, ten einde ons aan te tonen hoe men aan boord de berichten ontvangt. Er is ook een richtingszoeker met antenne en een zender-ontvanger voor reddingsboten. Een zeer goede foto met opschrift : «44 NATIES VERVOEREN PER JAAR 41 MILJOEN TON GOEDEREN TUSSEN DE BELGISCHE HAVENS EN DE 5 KONTINENTEN», trekt er andermaal onze aandacht op het belang van onze nationale vloot en havens.

Een foto-dokumentatie van de Radio-Zeevaartschool te Brussel vraagt de aandacht der jeugd voor deze sektor van het zeevaartonderwijs.

Zeebrugge als vissers- en yachthaven wordt er ook bij middel van fotomateriaal vertegenwoordigd en — ons aan te tonen hoe Zeebrugge zich als vissershaven ontwikkelt — vernemen we er dat de visverkoop er zich als volgt ontwikkelde :

1929	—	5.000.000 kg
1939	—	20.000.000 kg
1958	—	109.000.000 kg

Naast een rijk-gedokumenteerde stand van de «E.N.I.» (N.V. l'Electronavale et industrielle) die vooral benodigdheden voor de elektrische installaties aan boord fabriceert en verkoopt, vinden we er de stand van het

«NATIONAAL KOMITEE VOOR ZEEVAART-PROPAGANDA»

waar men zeer vriendelijk wordt te woord gestaan door een afgevaardigde die met kennis van zaken spreekt. U flink dokumenteert en een zeer beschaafde indruk maakt. Er naast wordt flink propaganda gemaakt voor de diverse loopbanen die men ter koopvaardij kan volgen. De diverse officiers-loopbanen worden er aanschouwelijk voorgesteld, het arbeidskontraat en het sociaal statuut zijn klaar en dege-lijk uiteengezet en de brochures die men er ontvangt, zowel over de veertiendaagse in 't algemeen als over de koopvaardij zelf zijn goed in mekaar gestoken en uitgevoerd op een aantrekkelijke manier.



Burgemeester P. Van Damme opent de stand «Oostende». Foto Roland  
In de achtergrond de prachtige stand «VALCKE—DEUTZ»

DE ZEEMACHT

beschikt er over een even aantrekkelijke en mooie stand, waar de Zeemacht in Kongo evengoed wordt vertegenwoordigd als deze in 't moederland en we eens duidelijk kunnen zien wat «mijnenvegen» betekent.

Werkelijk: onze Zeemacht slaat te Brugge een goed figuur!

En zo komen we aan een echt «Oostends hoekje». Eerst krijgen we een hoekje van de Scheepswerf Seghers met zijn Winslow filter propaganda. Daarna de prachtige stand van de firma

« VALCKE »

die we onze lezers zeker niet meer moeten leren kennen. De firma legt hier vooral de nadruk op de diverse types «DEUTZ-MOTOREN» waarvan we diverse doorsneden, onderdelen en afbeeldingen te zien krijgen. We lezen er : «In 1958 VERKOCHT DE DEUTZ-FABRIEKEN 52.735 MOTOREN MET EEN GEZAMENLIJKE KRACHT VAN 2.639.237 P.K.»; hetgene, als we er goed over nadenken een zéér belangrijk cijfer en wel een ernstige en doorslaggevende referentie vormt over de kwaliteit dezer motoren en de voldoening die zij aan vroegere gebruik schonken. De Deutz-fabrieken beslaan trouwens nu reeds 32 miljoen vierkante meter en 23.465 werklieden verdienen er hun kost. Deutz beschikt trouwens niet alleen over fabrieken en reparatie-ateliers te land, maar heeft schepen die als varende herstellingen- en depanage werkplaatsen zijn ingericht. Deze firma levert voor de scheepvaart motoren van ieder type en voor alle slag van schepen van de grootste oceaans-steamers tot het kleinste plezierschip of motorbootje.

Onmiddellijk daarna krijgen we de stand

« OOSTENDE »

waarvan de symbolische «koord» met scheeps- en seinvlaggen door de h. Burgemeester van Brugge werd doorgesneden met een «vissersmes» en waar de visserij vertegenwoordigd wordt door een van Godtschalck pensionnaires, nl. P. Blonde. Een sympathieke oude visser die heel wat anekdoten en lotgevallen kan vertellen en iedereen bereidwillig en met vakkennis kan inlichten.

De stand van Oostende is buiten alle verwachtingen buitengewoon goed gelukt en we mogen er met gematigde voldoening rondlo- pen. De mensen die dit werk heb-

ben gepresteerd verdienen een bijzondere hulde en stadsgenoot Pys-son heeft er — als dekorateur — zijn beste beentjes voorgezet.

De h. directeur van de vissers- haven heeft hier in korte tijd zeer goed werk verricht.

Ook kunstschilder Verbeke is niet ten achter gebleven en heeft er een

paar schilderijen voor uitgeleend die ons het vissersleven in zijn natuurlijke werkelijkheid voorstellen. Het geheel is goed en degelijk met visnetten en vlaggen versierd. Het middenstuk is een vlaggemast met signalen en al wat de seingeving ter zee en in de havens betreft. Daarachter vinden we een voorstel- ling van een hoogzee-treiler, en aan de wanden vinden we kaarten met alle visgronden, zodat het publiek eens kan zien hoever onze vissers wel moeten gaan. Ook de manier van netten uitwerpen en vissen wordt er aanschouwelijk voorge- steld terwijl een reeks knopen, vis- tuig en andere benodigdheden voor de gepaste atmosfeer zorgen. De vis- serijscholen zijn er allen vertegen- woordigd en delen dokumentatie uit over hun bedrijvigheid en wie de vissoorten niet kent kan ze er terug- vinden en de diverse soorten leren kennen.

We leren er dat :

- » 2.000 VISSERS OP 450 SCHE-
- » PEN 60 MILJOEN KG VIS AAN-
- » VOEREN IN OOSTENDE, ZEE-
- » BRUGGE EN NIEUWPOORT.»

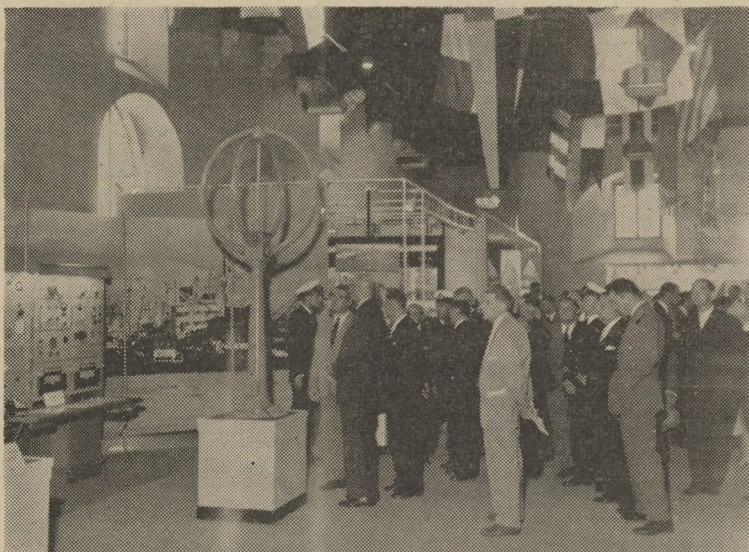
Dat zij door alle weer- en wind, week-, zon- en feestdagen moeten varen en werkelijk het hardste leven hebben onder alle werklieden, Oos- tende als eerste vissershaven van België heeft volgende prestaties te vermelden :

- » 1958 = 40.539.978 KG VIS VOOR
- » 381.434.048 FRANK, 2 DIEPVRIES-
- » INSTALLATIES, 2 VISMEELFA-
- » RIEKEN, 198 VAARTUIGEN MET
- » MEER DAN 45.000 P.K. EN 20.000
- » BRT.»

In de achtergrond een mooie grot, waar we alle soorten vissen zien rondzweven in een kleurrijke en fluorescente belichting, zodat we werkelijk enige ideeën krijgen van het leven onder water.

BESLUIT

Een zeer geslaagde tentoonstel- ling, waar Oostende degelijk ver- tegenwoordigd werd. Alleen vonden we het spijtig dat het gemeente- bestuur er niet was en we hebben dan ook de hoop uitgesproken dat ons gemeentebestuur een gezamen- lijk bezoek aan deze tentoonstelling zou brengen en er de pers in zijn geheel zou uitnodigen.



De firma S.A.I.T. zorgde voor een complete radio-installatie, die de aandacht der overheden en personaliteiten trok. (Foto Roland)



De overzichtelijke stand der firma S.E.M. — Carels. (Foto Roland)

### VOLGEND JAAR TE OOSTENDE ?

Volgend jaar hebben we de koers Oslo-Oostende voor opleidingszeilschepen, Onze stad is bovendien de eerste visserhaven van België. De «Veertiendaagse der Zeevaart» heeft nu de ronde der handelshavens ge-

daan. Zou er geen mogelijkheid zijn deze manifestatie volgend jaar in ons Feestpaleis te laten doorgaan? Met een paar visserij-manifestaties en propaganda voor visverbruik onder vorm van goedkope vismaaltijden? 't Is maar een voorstel, maar — volgens ons bescheiden oordeel — 't overwegen waard. H. A.

## AANWERVING VOOR DE DIENSTEN VAN HET BESTUUR IN AFRIKA VAN TWEE VISSERS-MOTORISTEN

Wij lezen in het «Staatsblad».  
« Het Ministerie van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi » zoekt voor de diensten bij het bestuur in Afrika, binnen de kortst mogelijke tijd, twee vissers-motoristen aan te werven.  
« De kandidaten moeten tenminste de leeftijd van 21 jaar bereikt hebben; de voorkeur zal gegeven worden aan hen die de ouderdom van 35 jaar niet hebben overschreden op de datum dat hun kandidatuur in aanmerking wordt genomen.  
« Zij dienen houder te zijn van de brevetten van schipper ter kustvaart en van matroos-motorist, zoniet hogere brevetten in beide specialiteiten, zoals die worden voorzien bij koninklijk besluit van 21 mei 1958, afkondigd in het «Belgisch Staatsblad» van 21 juni 1958.

« De plaatsaanvragen dienen verzeld te gaan van een curriculum vitae en moeten ten laatste op 15 augustus 1959, bij aangetekend schrijven, op de Direktie van het Personeel in Afrika van het Ministerie van Belgisch-Kongo en van Ruanda-Urundi, 1, Regentschapstraat te Brussel toekomen.

« De kandidaten die zich in Afrika bevinden moeten hun aanvraag op de voornoemde Direktie bij aangetekend schrijven en per vliegtuig doen toekomen.»

#### NOTA DER REDAKTIE :

Na het Zeewezen en de Zeemacht, d'e regelmatig de visserij ontvolkt, zoekt men nu ook al om motoristen en schippers onder allerlei verleidelijke voorwendsels naar Kongo te loodsen.

De Visserij heeft al zijn beste motoristen naar de Staat zien overlopen. De verdiensten zijn immers zeer gering en aan de Staat heeft men veel verlot, moet men minder hard werken, is men zijn baantje zeker en heeft men daarenboven een mooi pensioen.

Kan het in de huidige crisistoestand aantrekkelijker zijn. Ondertussen zijn de reders ter visserij er het schaaft van, sukkelen ze met veel onbekwame motoristen of bij gebrek aan motoristen.

Wanneer zal men ook hier zo optreden dat de visserijmotoristen gedurende een periode van vijf jaar bvb. niet door Staatsdiensten mogen aangeworven worden in afwachting dat genomen maatregelen toelaten over voldoende bekwame vaklui te beschikken.

### TIJDSCHRIFTEN De Blauwe Wimpel

Het julinummer is verschenen en bevat prachtige en zeer goed gedocumenteerde artikelen over :  
— een onverklaarbaar verschijnsel op zee;  
— Lips scheepsschroeven;  
— Gezagvoerders met vreemde streken op hun kompas;  
— De tragedie van de Dumaru;  
— Een verdwenen scheepstype : de Tender.

Nog talrijke andere artikelen verlichten dit prachtig maandtijdschrift, dat slechts 20 F kost in Noordzeeboekhandel.

## PROPAGANDAVERENIGING VOOR VIS

2 juni - Aides Familiaes - Rue Darchis, 21, Luik - 14 u.

Manier van bereiken : trein en tram.  
Inrichting van het lokaal : goed.  
Begrip en belangstelling : veel.  
Aantal deelnemers : 16.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : veel verzorgde viswinkels.  
Pedagogisch : druk gesprek vooral over aankopen van vis, en verkoop van vis op afgelegen dorpen (versheid).

3 juni - L.O.F.C. à Bellecourt - 13.30 uur.

Manier van bereiken : trein.  
Inrichting van het lokaal laat te wensen over.  
Begrip en belangstelling : geen.  
Aantal deelnemers : 11.

#### UITSLAG :

Pedagogisch : geen reactie, weinig belangstelling.

4 juni - L.O.F.C. Luik -

Niet aangenomen, reden : hooftijd, te warm enz...

5 juni - 10 u. - Meisjesschool, Kloosterstraat, 9, Merkplas, 4de graad.

Manier van bereiken : trein, tram en autobus, moeilijke reis.  
Inrichting van het lokaal : goed.  
Begrip en belangstelling : veel.  
Aantal deelnemers : 45.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : soms leurder.  
Pedagogisch : enkele vragen door lerares, leerlingen zeer jong.

10 juni - 13.30 u. - L.O.F.C. à Mauraage.

Manier van bereiken : trein en tram.  
Inrichting van het lokaal : redelijk.  
Begrip en belangstelling : geen.  
Aantal deelnemers : 7.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : soms leurder tijdens de wintermaanden.  
Pedagogisch : geen reactie.

11 juni - 10 u. - Meisjesschool, Ringstraat, 2 Hamme O. L. Vrouw.  
Manier van bereiken : trein en autobus.  
Inrichting van het lokaal : goed.  
Begrip en belangstelling : tamelijk veel.  
Aantal deelnemers : 54.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : verzorgde viswinkels.  
Pedagogisch : enkele nuttige vragen.

11 juni - 13.30 u. - Meisjesschool, Laaglandlei, - Schoten - Vaart - 4de graad.

Manier van bereiken : trein en tram.  
Inrichting van het lokaal : goed.  
Begrip en belangstelling : veel.  
Aantal deelnemers : 18.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : viswinkels.  
Pedagogisch : na de uiteenzetting druk gesprek met de lerares.

16 juni - 13.30 u. - L.O.F.C. Wonck - Limburg.

Manier van bereiken : trein, tram en autobus (zeer moeilijke reis).  
Inrichting van het lokaal : zeer goed.  
Begrip en belangstelling : veel.  
Aantal deelnemers : 35.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : soms leurder.  
Pedagogisch : zeer nuttige vragen, spontane activiteit.

17 juni - 13.30 u. - L.O.F.C. - Château de l'Abondance Haine St. Paul.

Manier van bereiken : trein, 30 minuten gaans.  
Inrichting van het lokaal : zeer goed.

Begrip en belangstelling : redelijk veel.  
Aantal deelnemers : 12.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : te Haine St. Pierre zeer verzorgde viswinkel. - Te Haine St. Paul : leurder; volgens de aanwezige huismoeders laat de verzorging te wensen over.

23 juni - L.O.F.C. - Place Communale, ObaixBuzzet.

Manier van bereiken : trein.  
Inrichting van het lokaal : goed.  
Begrip en belangstelling : veel.  
Aantal deelnemers : 23.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : geen verse vis te verkrijgen, soms leurder.  
Pedagogisch : vooral de voedende waarde werd besproken, zeer interessante vragen.

24 juni - 13.30 u. - L.O.F.C. à Morlanwelz - Hayettes.

Manier van bereiken : trein.  
Inrichting van het lokaal : goed.  
Begrip en belangstelling : redelijk veel.  
Aantal deelnemers : 6.

#### UITSLAG :

Ekonomisch : geen verse vis te verkrijgen.  
Pedagogisch : kennen weinig of geen vissoorten noch diens bereidingen, moeilijk te overtuigen.

## Leningenkas voor Noorse vaartuigen

Met steun van de Staat hebben vier Noorse banken een instituut opgericht dat sekundaire leningen zal verschaffen voor vaartuigen die op Noorse werven worden gebouwd.

Het aandelen-kapitaal bedraagt meer dan 20 miljoen Noorse kronen, terwijl de Staat 10 miljoen Noorse kronen geeft onder de vorm van leningen en de obligaties van het instituut waarborgt tot een bedrag van 300 miljoen kronen.

De vier betrokken banken zijn Den Norske Creditbank, Christiana ank of Kreditkasse, Andresens Bank en Bergens Privatbank. Het oogmerk van dit interessante initiatief is de gelijkmatige tewerkstelling in de Noorse scheepsbouw-industrie te verzekeren. Dit vergt evenwel jaarlijks een kapitaal van 500 miljoen Noorse kronen. Indien 30 t.h. van de bouwkosten kontant worden betaald, blijft er een behoefte aan krediet ten bedrage van 350 miljoen Noorse kronen. Daarvan schat men dat er 100 miljoen in de vorm van sekundaire leningen zullen nodig zijn.

# Festival van het visserslied te Nieuwpoort

Zondagavond heeft de folklore hoogtij gevierd te Nieuwpoort, want nog beter dan verwacht, is de schiffingswedstrijd voor het kustgroeid tot een echt folkloristisch festival van het visserslied uitgefeest. Overdag reeds werden de vele belangstellenden aangelokt door het prachtig decor, dat de inrichters op de markt hadden aangebracht. Al wat het groot podium aan de Stadshalle omringde deed aan visserij en folklore denken. Er stond een grote vissersboot opgesteld met er naast een typisch vissershuisje en naast het podium stonden de twee Nieuwpoortse reuzen en de grote walvis. Zelfs de drankgelegenheden op de markt hadden hun terrassen met netten versierd.

Het weder was natuurlijk schitterend en tenslotte was er de zeer gewaardeerde medewerking van 2 plaatselijke groeperingen, de Oude IJslandvaarders en de Santhoofchorale, die er hun beste beentje voorgezet hebben om het zeer talrijk publiek te bevredigen.

In aanwezigheid van de h. Piers, burgemeester van Oostende, van de h. Memarcke, schepen en van een talrijke massa belangstellenden, werd het feest aangevat met een toespraak door de h. Demarcke die iedereen verwelkomde, het initiatief van deze inrichting loofde en zijn dank betuigde aan deelnemers en medewerkers.

Het optreden van de 15 kandidaten voor de schiffingswedstrijd werd telkens afgewisseld met folkloristische dansen en liederen, die uitgevoerd werden door de Oude IJslandvaarders. Naar ons weten is het de eerste maal sinds de stichting van deze groep in 1953 dat zij in eigen midden met zulk gevuld programma optraden. In hun karakteristieke kledij en in hun nummers met volkse inslag, wisten zij heel wat belangstelling te wekken, ja, in een van hun liederen, deden zij zelfs de massa spontaan meezingen.

De medewerking van de Santhoofchorale was eveneens puik. De h. Nuttin leider van dit koor, zorgden niet alleen voor enkele puike uitvoeringen van zijn koor, maar ook voor de verscheidene uitgebeelde stukken over het vissersleven, waarvan hij zowel auteur als komponist is geweest, en die door zijn koor prachtig uitgevoerd werden.

Het stuk met de grootste folkloristische inslag was zeker de parafrase op het leven van Kootje en Reintje Coulier, de twee historische figuren uit ons folkloristisch museum.

Toen dan 15 kandidaten voor de schiffingswedstrijd hun kans beproefd hadden trok de jury zich terug om te beraadslagen over de klassering van de deelnemers. Deze jury bestond uit de hh. K.R. Berquin, Nestor Nuttin, Jozef Verbanck, Roger Pieters en Albert Reybrouck. Zij hadden een moeilijke taak, daar zij volgens het opzet van de inrichters te oordelen hadden zowel over de folkloristische waarde van het lied als over de originele wijze van voordracht en over de manier van zingen.

## UITSLAGEN

Tijdens deze beraadslaging werden er nog oude vissersliederen uitgevoerd op de beiaard.

Tot slot van het feest werd dan volgende uitslag bekend gemaakt :

1. Suzanne Reybrouck, met «Er was lestmaal een meisje loos»; 2. Ludwina, Godelieve en Grietje Nuttin met «Het garnaalvrouwtje»; 3. Simonne Theunyk met «Lied van de zee»; 4. Anja Jacobs (St.-Joris) Visserslied; 5. Urbain Vandaele (Leke) «Ik ga pappie tegemoet»; 6. Roger Stevens «Het hutje bij de zee»; 7. Roger Mulaert, «Het vissersmeisje»; 8. Lombaerts Jan (Etelgem) «Het hutje bij de zee»; 9. Hilda Hubrecht, «Noordzee»; 10. Dobbelaere Marie-Rose «De terugkeer van de visser»; 11. T'Jaekx Marie-Louise «De woelige baren»; 12. Mercy Robert en Neudt Marie-Louise, Desaver Agnes en Mevr. Wybo René, «De zeeman»; 13. Bart Ollivier «Drie kleine knapjes aan

zee»; 14. Godderis Jozef, «Aan het Noordzeestrand»; 15. Bertier Nestor, Napolitaans visserslied.

Wij willen er nog de nadruk op leggen dat de inrichters voor dit festival vooral de oude vissersliederen op het oog hadden, zodat ook deze de meeste kans van slagen hadden.

Na de bekendmaking van deze uitslag werden de prijzen uitgereikt in het stadhuis door de h. Demarcke.

Het is dus mej. Suzanne Reybrouck die als winnares van deze wedstrijd de Nieuwpoortse kandidaat zal zijn voor de finale van dit festival op 5 september te Oostende.

## Schade aan de kaai

### DE STAAT AFGEWEEZEN

Enkele maanden geleden werd een leuning van de westerkaai van de oude visserskreek over een lengte van 18 m beschadigd.

De O.36 werd hiervoor beschuldigd, waar deze schade infact het gevolg was van de nalatigheid van een der bemanningsleden van een nevenliggend vissersvaartuig, welke er achteraf kwam meren.

Door de rechtbank van koophandel werd thans een vonnis geveld, waarbij de O.36 aan wie 8.100 F

schadevergoeding werd gevraagd, vrijgesproken werd.

Het komt ons voor dat vooraleer zo'n proces in te spannen, de bevoegde overheid een grondiger onderzoek naar de feiten zou moeten doen en d't gemakkelijk door de waterschoutspolitie zou kunnen geschieden.

Aldus zouden kleine mensen, niet nutteloos geld uit hun zakken gejaagd worden voor proces- en advocaatkosten.

## EEN AFVAARDIGING VAN DE VISSERIJ BIJ HET MINISTERIE VAN EKONOMISCHE ZAKEN

Donderdagvoormiddag werd een afvaardiging van de Zeevisserij geleid door volksvertegenwoordiger Dries Claeys en senator Dewynter, bij de kabinetschef van de minister, belet, ontvangen.

Nadat door volksvertegenwoordiger Dries Claeys gewezen werd op de problemen de visserij aanbelangend, werd een uiteenzetting gedaan over de kritische toestand door de heer Vandenberghe voor de kleine en middenslagvissers en een vergelijking gemaakt met andere landen. Door de HH. Bauwens en Decrop, werd gewezen op de hoogdringende maatregelen te nemen om aan de huidige nootdoestand te verhelpen.

Na een langdurige gedachtenwisseling, werd aangedrongen opdat de minister van Ekon. Zaken in samerking met zijn kollega van Landbouw dringend maatregelen zou nemen die de huidige toestand vereisen.

## REDERS, LEEST UW VAKBLAD !

## HET HOSPITAALKERKSCHIP «DE HOOP» IN DE NOORDZEE

2e REIS HARINGTEELT 1959 — 22 JUNI - 17 JULI

Reeds kort na het vertrek van Scheveningen verleende «De Hoop» sleep hulp aan de Katwijkse logger «Rijnmond IV».

Doordat de netten van deze logger, de KW.15 in de schroef verward geraakt waren kon het schip niet meer manoeuvreren. In de avond van de 24e juni werd de «Rijnmond IV» door «De Hoop» op sleeptouw genomen en de volgende morgen te Aberdeen behouden binnengebracht.

Tijdens deze reis werden 77 patiënten behandeld. Vermeldenswaard is, dat de 20.000ste patient, sinds de oprichting van de Nederlandse Vereniging ten behoeve van Zeelieden van elke Nationaliteit in 1898, gedurende deze reis behandeld werd. Het nieuwe schip, sinds 1955 in de vaart, heeft hiervan het leeuwenaandeel t.w. : rond 6.000 behandeld.

«De Hoop» was op 17 juli te Amsterdam verwacht, waar het een jaarlijkse dokbeurt zal krijgen. Volgens het vaarschema zal het schip op 3 augustus weer naar zee vertrekken. Tijdens het binneligen van «De Hoop» wordt de dienstverlening op de Noordzee waargenomen door de H.M. Politiekruiser «Hermelijn» en door het Duitse hulpschip «Fritjhof».

De volgende gegevens werden ons radiotelefonisch opgegeven :

## RONDE ZEEVAART- TENTOONSTELLING TE BRUGGE Geen reders ter visserij aanwezig

Het is aan niemand ontgaan dat op de academische zitting noch op de tentoonstelling de reders ter visserij ontbraken en dat buiten de heer Vandenberghe, allen uitblonden door hun afwezigheid.

Waar enerzijds als uitvlucht aangevend kon worden, dat al deze manifestaties niets bijbrengen om de visserij te redden, toch is het anderzijds een gelegenheid om door relaties de personen welke invloed hebben, op het hachelijke van de huidige toestand te wijzen en van die gelegenheid gebruik te maken om niet overtuigen er toe te overhalen dat er dringend iets moet gedaan worden.

We kunnen daarom slechts onze spijt uitdrukken voor de niet te motiveren afwezigheid van de reders, die dergelijke manifestaties maar al te onverschillig laten voorbijgaan.

### WAAR WAS HET MINISTERIE VAN LANDBOUW ?

Ook de vertegenwoordiging van de Minister van Landbouw was bitter weinig. Slechts de heer Stradiot, die op alle maritieme manifestaties aanwezig is en daarmee zijn gehechtheid betuigt aan de visserij en zeevaart.

Voor de rest niemand, wat eens te meer bewijst hoeveel belang er in het Ministerie van Landbouw wordt gehecht aan de zeevisserij en hoe jammerlijk verkeerd het is geweest deze van het Ministerie van Zeewezen te verwijderen, waar men ten minste er iets voor voelde.

### MEDISCHE DIENST

77 patienten werden door dokter J.M. Rodermond behandeld. Hiervan werden er 27 in het scheepshospitaal opgenomen. Het aantal verpleegdagen bedroeg 111. 42 medische adviezen werden via de radio gegeven.

### RADIO-TECHNISCHE DIENST

Acht reparaties aan radiozenders, ontvangers, peilers en echoloden, werden door het personeel van de radiodienst uitgevoerd. 23-maal kon met een technisch advies worden volstaan.

### TECHNISCHE DIENST

Het machinekamer-personeel voerde 2 reparaties uit. Twee schepen werden van vers drinkwater voorzien.

### METEOLOGISCHE DIENST

Gedurende de afgelopen reis werden in totaal 170 weerrapporten naar het KNMI te Den Bilt doorgegeven.

### DIVERSE DIENSTEN

Eén logger werd met een onklare schroef te Aberdeen binnenge-sleept. Het aantal afgelegde zee-mijlen bedraagt 2.300.

## De oude Visserskas van Oostende verdwijnt

Het is onze lezers bekend dat in 1829 te Oostende een verzorgingskas voor de visserij werd opgericht met als doel het verlenen van pensioenen aan weduwen van overleden vissers of een steun aan zieke of verminkte vissers en een pensioen aan ouderen van 60 jaar en meer.

Deze kas werd gespijsd door de vrijwillige bijdrage van 1 % op de bruto opbrengst van de verkochte vis ter vismijn van Oostende.

Zij werd bestuurd door een Voorzitter-schepen, 2 leden van de Commissie van Openbare Onderstand, vertegenwoordigers van de visserij en een sekretaris-ontvanger. Achtereenvolgens waren de hh. Verbanck Frans en Vandenberghhe Pr. gedurende meer dan 20 jaar sekretaris van deze instelling. Tengevolge van de stichting in 1930

van de Ongevallen Kas voor de Vissers, werd het belang van deze kas veel geringer en kon na 1945 tengevolge van het feit dat de reders moesten betalen voor sociale wetgeving, deze kas haar werkzaamheden staken. Thans heeft de Gemeenteraad besloten deze kas te ontbinden, waar nog een som van 159.486 F voorhanden was.

De Stad heeft besloten deze gelden aan te wenden voor het verstrekken van hulp in de zin van de doelstelling dezer instelling, tot dat ze opgebruikt zijn.

Wij menen dat men hier een verkeerde beslissing heeft genomen gezien alle vissers en de weduwen genieten van de huidige sociale wetgeving en wel in die zin, dat aanvullende giften als overbodig mogen beschouwd worden.

## Verse vis in aluminium kisten maar... in Kongo

Diepzeervis wordt thans over een afstand van 1000 mijl vervoerd naar de binnenlanden van Kongo, waar ze een welkome afwisseling is voor de maaltijden. Het vervoer — door de lucht — is mogelijk geworden dank zij de konstruktie, door een Britse industrie, van tanks, vervaardigd uit aluminium. De tanks zijn waterdicht, licht van gewicht en bovendien onverslijtbaar. Ze zijn gemaakt in opdracht van een zeevisserijfirma in Kongo.

Deze firma werd in 1950 opgericht als een onderdeel van een ontwikkelingsprogramma, speciaal begroende het eiwitarme voedsel van de lokale bevolking te verbeteren.

Zij wist haar afzet van 60 ton in 1951 tot meer dan 4.450 ton in 1957 te verhogen. Maar toen deden zich weer moeilijkheden voor, voornamelijk ten aanzien van de verdere uitbreiding van de markt, buiten Leopoldstad, dat 250 mijl (360 km) van de kust verwijderd is. Er waren op weg naar het binnenland geen vriesinstallaties en het was ook onmogelijk de vis in te vriezen voor het langdurige spoorvervoer in het tropische klimaat van dit gebied. Dan bleef er nog het vervoer door de lucht. Maar hierbij deed zich het probleem van de hoge vrachtkosten voor, dat noodzakelijker wijze het gevolg zou zijn van verzending in houten kisten. Bovendien konden deze kisten niet afdoende waterdicht worden gemaakt en daardoor zou het interieur van het vliegtuig gauw vuil worden. Tenslotte bleken de houten kisten ook het bezwaar te hebben niet gemakkelijk te verplaatsen te zijn.

De oplossing was het vervaardigen van kisten van licht gewicht, die tevens waterdicht zijn. De Britse industrie kon dergelijke kisten op het gewenste formaat leveren. De zeevisserijmaatschappij heeft er thans reeds 2000 in gebruik en vliegt de vis, die in haar bedrijf te Ango-Ango, 100 mijl stroomopwaarts aan de Kongorivier in ijs wordt verpakt, nu op economische wijze naar Luluaburg, 700 mijlen

van de kust en naar Elisabethstad op 1000 mijl afstand van de kust. De resultaten met deze aluminiumkisten zijn zo gunstig gebleken, dat ze thans in groten getale ook worden uitgevoerd naar Uruguay, New-Foundland, IJsland en Zuid-Afrika.

In België houdt men zich nog altijd aan rieten bennen en zijn we op dat gebied ook weeral 20 jaar ten achter. Het is sedert jaren dat we deze bennen zouden willen zien verdwijnen, maar wanneer zal men er toe komen?

### Een douanekantoor voor de visserij op de H. Baelskaai ?

Het is de reders en de leveranciers bekend dat de visserij voor allerlei aangelegenheden (sigaretten, drank, olie en mazout, touwwerk, enz...) dokumenten moeten ingevuld worden bij de douanekantoren.

Hiervoor moeten al deze leveranciers zich wenden tot het bestuursgebouw van de vismijn vanwaar de douane dan moest meegaan naar de Hendrik Baelskaai voor controle.

Dit betekende voor beide partijen vele nutteloze uren tijdverspilling. Te Zeebrugge en Nieuwpoort is het douane-kantoor bij de schepen gelegen.

Door de redersvereniging werd aangedrongen opdat voortaan een bureau der aangekochte firma Camiel Willems ter H. Baelskaai aan de douane zou verhuurd worden, waardoor dit voor de reders en de douane een grote tijdsbesparing zou meebrengen.

Het Schepenkollege is thans op dit verzoek ingegaan, zodat we er ons mogen aan verwachten dat de betrokkenen aan de H. Baelskaai zullen gevestigd zijn.

Dit is voorwaar een goede verbetering en voor elkeen een grote tijdsbesparing.

### DRIJVEND MIJNVEEGSYSTEEM OPGEPIKT

Schipper Leon Desmidt, van de Z.443, zag nabij de boei Schouwenbak iets op zee drijven. Toen hij dichtbij was gekomen bemerkte hij dat het een drijvend mijnveegsysteem was.

### OUD ANKER OPGEVIST

Door de Z.400 van schipper Leopold Vandierendonck werd ter visserij een oud anker opgevist. Het tuig was echter zo zwaar dat het onmogelijk aan boord kon gehaald, zodat men besliste het met het schip naar Zeebrugge te slepen, waarin men tenslotte slaagde.

### BLIKSEM OP ZEEBRUGS VAARTUIG

Toen de Z.733 van schipper Leon Elias, op 10 mijlen benoorden het lichtschip Schmits-Knoll vóór de korre lag, werd de zee opeens erg woelig, terwijl een onweer opdaagde. Kort daarop flitste de bliksem over het vaartuig en stelde men vast dat het radiotoestel totaal buiten dienst was en als verbrand scheen. Ook het kompas werkte niet meer normaal. Schipper Elias wist echter op eigen kracht de thuishaven aan te doen.

## DE MOGELIJKHEDEN VOOR DRIJFNET- EN TRAWLVISSERIJ OP HARING IN DE WATEREN ROND IERLAND EN BEWESTEN SCHOTLAND

In «Visserijnieuws», maandblad van de direktie der visserijen in Nederland, verscheen van de hand van dhr J.J. Zijlstra, bioloog bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden een artikel, welke voor de vissers niet van belang ontbloeit is en welke hierna volgt:

Naar aanleiding van een vraag van de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij of nieuwe haringgronden zouden kunnen worden geëxploiteerd, zijn de mogelijkheden voor drijfnet- en trawlvisserij in de zeeën rond Ierland en bewesten Schotland bestudeerd. Hierbij is het accent op de drijfnetvisserijen komen te vallen, omdat hierover het meeste bekend bleek te zijn. Voor de samenstelling van dit overzicht zijn voornamelijk Ierse, Engelse en Schotse visserij-publicaties geraadpleegd.

Vooral voor vroegere jaren, voornamelijk uit de periode tussen de beide wereldoorlogen, bleken vrij veel gegevens voorhanden te zijn. Dit was helaas niet het geval voor de periode na de tweede wereldoorlog, zodat de hoofdlijnen in dit rapport berusten op tamelijk oude gegevens. Voor zover mogelijk zijn uiteraard ook nieuwere gegevens verwerkt.

De verschillende visserijen in het gebied in kwestie zijn op bijgaand kaartje I aangegeven. De gebieden, waarin deze visserijen worden uitgeoefend, zijn genummerd. Onder deze nummers zijn in

## EXAMENUITSLAGEN IN DE VRIJE VISSERIJSSCHOOL «PASTER PYPE»

Eksamenuitslagen over het schooljaar 1958-1959:

AFDELING DEK: Scheepsleerjongens: Robert Asseloos, Jimmy Vermeylen.

Aspirant-schipper: grootste onderscheiding en eerste van de kust: Alfred Maes.

Grote onderscheiding: Marcel Vanhove, Willy Verbiest.

Onderscheiding: Gilbert Geryl, Jozef Vercaeye.

Schipper ter kustvisserij: André Barbaix, Raymond Bernaert, Maurits Nassel.

Schipper tweede klasse ter visserij: Roger Lycke, Pierre Devriendt, Roland Verbiest.

Schipper eerste klasse ter visserij: AFDELING SCHEEPSMOTOREN: Matroos-motorist (tot 180 PK): Grote onderscheiding: Roger Crabells, Jules Desaever.

Onderscheiding: Georges Roosens, André Bulteel, Pascal Deckmyn, Aug. Ghys, Gustaaf Beyen, Willy Carette, Charles Verhaeghe.

Motorist (tot 400 PK):

Onderscheiding: Gustaaf Beyen, Pascal Deckmyn, Roger Crabells, André Bulteel.

Wij wensen aan alle geslaagden uit ganser harte een welgemeend proficiat.

de tekst aantekeningen over de desbetreffende visserijen te vinden. Deze aantekeningen trachten zoveel mogelijk gegevens te verstrekken, die voor het Nederlandse visserijbedrijf van nut kunnen zijn. De belangrijkste van deze gegevens betreffen geografische bijzonderheden voor het gebied waarin de visserij wordt of werd uitgeoefend, de aard van de plaatselijke visserij, de periode, waarin wordt gevestigd, en een aanduiding van de grootte en kwaliteit van de haring, die er wordt gevangen. Deze aantekeningen zijn zo beknopt mogelijk gehouden, om een zekere overzichtelijkheid te behouden.

Opgemerkt moet nog worden, dat men hier en daar ook aantekeningen aantreft over de vangst per schot of per reis («landing») door de lokale visserij gemaakt. Hierbij moet worden overwogen:

1e dat een reis, zoals die door de Britse en Ierse vissers wordt gemaakt, veelal van zeer korte duur is en dikwijls niet meer dan één nacht visserij bevat. Soms, vooral als de vangst slecht is, omvat een reis meerdere nachten visserij.

2e dat meestal onbekend is met hoeveel netten en op welke wijze de lokale visserij werkt.

3e dat de lokale visserij soms gedeeltelijk in territoriale wateren wordt uitgevoerd.

(Vervolg toekomstige week)

# GARDNER

MET EEN REDELIJKE LEVERTIJD  
EINDELIJK WEER LEVERBAAR

## MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat)

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

ANTWERPEN

## Oostende

### Marktoverzicht

Een week met slechts 2 verkoopdagen waarbij vooral op de maandagmarkt de aanvoer zeer groot was en bovendien erg eenzijdig. Woensdag was er minder vis, maar veel groter verscheidenheid en meer schepen. IJslandvis kreeg evenals verleden week zeer lage prijzen met vooral kabeljauw en gullen erg goedkoop. Noordzee-vis kreeg betrekkelijk goede prijzen, ook op de openingsmarkt. Kanaal-soorten werden vlot verkocht, hier kregen vooral Schotse schol en schelvis goede prijzen. Van de Witte Bank was de aanvoer deze week kleiner dan verleden week. De tongenvangsten per schip waren anderzijds wel groter. Tongen kregen betere prijzen dan verleden week met zaterdag als beste verkoopdag. Van de kreeftenput werden de vangsten ook iets groter terwijl ook het aantal vangsten met een eenheid steeg. Kreeftjes werden over het algemeen

duurder betaald dan verleden week. De aanvoer van de West was vooral op de woensdag gekoncentreerd. Nochtans kregen roggen ook die dag nog een redelijke prijs. Deze week werden ook de eerste vangsten haring van de Noordzee binnengebracht. De prijzen waren woensdag beter dan maandag; op geen van beide dagen kon echter van een lonende prijs gesproken worden.

De totale aanvoer die bestond uit 6500 bennen vis, 11.000 kg haring, 41.800 kg kreeft en ca 15.000 kg tong werd door 44 vaartuigen aangevoerd.

Deze week kwamen slechts vier IJslanders verkopen, waarvan drie dan nog gedeeltelijk in de Noordzee visten. Een grote vangst waarvoor erg lage prijzen betaald werden. De opbrengst waren voor geen van de schepen bijzonder goed. In totaal 3.500 bennen vis en ca 19.000 kg kreeftjes.

Van de Noordzee was de aanvoer nogal klein aangezien slechts drie schepen van deze visgrond kwamen verkopen en samen 760 bennen vis en 17.000 kg haring losten. Haring die van zeer goede kwaliteit was kreeg een verre van lonende prijs. Waarschijnlijk zal er meer belangstelling bestaan voor ingevoerde haring. Witte kabeljauw kreeg goede prijzen. Ook platvis van de Noordzee was duur.

Door 6 Kanaalschepen werden 720 bennen vis, ca 2000 kg tong en 7.400 kg kreeftjes op de markt gebracht. Kreeftjes kregen vooral zaterdag goede prijzen. Kanaalvis werd tamelijk goed verkocht met super-prijzen voor Schotse schol. De 11 West-schepen voorzagen de markt van 735 bennen vis en 3500 kg tongsortering. Woensdag minder tong maar grotere vangsten vis van deze grond. De opbrengsten waren over het algemeen bevredigend.

Daar slechts 6 Witte Bankers in gans de week hun vangst verkochten was de aanvoer van deze visgrond opnieuw kleiner dan verleden week. De vangsten zelf waren iets groter en de tongprijs hoger dan verleden week. De opbrengsten waren dan ook al beter al waren ze nog niet renderend voor de meeste schepen. In totaal 200 bennen vis, ca 7.000 kg tong. Slechts één vangst van de oost welke 50 bennen vis en 500 kg tong op de markt zette.

Van de kreeftenput werd maar 1 vangst meer dan verleden week op de markt gezet. De aanvoer was echter nogal wat groter gezien per schip de vangsten groter waren. Er konden dan ook enkele lonende reizen geboekt worden. In totaal van deze visgrond 790 bennen vis, 300 kg tong en ca 15.000 kg kreeftjes.

### Zaterdag 18 juli

#### KANAAL

	Kreeften			
Z.543	15	120	2400	134.930
<b>KREEFTENPUT</b>				
Z.321	10	70	1000	45.900
Z.422	10	60	1900	67.390
Z.412	7	50	1000	68.020
O.345	10	50	1000	53.220

#### WITTE BANK

	Tongen Kreeften			
O.135	12	40	300	58.050
			700	

Geen grote aanvoer. Tongen en kreeftjes zijn zeer duur. Platvis wordt goed verkocht. Goede resultaten in verhouding tot de vangsten.

### Maandag 20 juli

#### IJSLAND

O.299	20	2700	—	665.020
-------	----	------	---	---------

	18-7-1959	20-7-1959	22-7-1959
Tongen, grote — Sole, grosse	48,50-66,20	47,20-59,40	47,—60,60
3/4 tongen — 3/4 sole	61,50-67,—	53,20-62,—	49,—62,60
Bloktongen — Sole moyenne	60,20-63,—	55,60-59,—	48,—63,80
Voor-kleine — Petite	63,20	53,40-57,20	47,—57,40
Kleine tongen — Toute petite	55,—	43,—45,20	40,—45,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	40,—48,—	34,60-45,20	38,—47,50
Middel — Moyenne	35,—36,—	31,—40,—	24,—37,—
Kleine — Petite	21,50-26,—	18,—25,—	20,—22,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	10,—14,—	13,—	12,—17,—
Grote iek — Grosse	14,—15,—	11,—13,—	12,—16,50
Kleine iek — Petite	9,80-10,—	10,60-12,50	12,—16,—
Iek 3e slag — 3e sorte	6,20-7,20	7,—11,—	7,60-12,—
Platjes — Toute petite	4,—4,20	4,—5,20	4,—7,40
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	16,50	15,80-21,40
Middel — Moyen	.....	11,—12,40	12,—12,60
Kleine — Petit	.....	5,—7,40	6,—6,80
Heek, grote — Merlu, gros	17,40	.....	.....
Middel — Moyen	13,—	10,50-13,50	.....
Kleine — Petit	.....	6,—	.....
Rog — Raie	11,50	6,80-12,50	6,—12,—
Rode poon — Perlon	.....	3,60-5,40	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	4,—	5,40
Kabeljauw — Cabillaud	10,40-14,50	11,—17,50	13,—22,40
Gullen — Petit cabillaud	4,—6,—	4,—10,—	5,80-13,80
Hozemondhamme — Baudroie	22,—28,—	20,—20,50	24,—30,—
Wijting — Merlan	4,—	4,—5,80	4,—5,40
Schar — Limande	.....	.....	.....
Steeschol — Sole limande	.....	12,—15,—	8,60-16,—
Zeehaai — Aiguillat	6,80	5,—10,—	7,—10,—
Hondshaai — Roussette	5,10	6,—	7,—7,50
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	8,20	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	15,—31,—	9,—30,—	9,60-25,—
Schaat — Flotte	.....	14,—16,—	14,40-17,50
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	12,20-17,80
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,—4,40	.....	4,—7,20
Leng — Lingue	4,—	6,20	8,—9,40
Schartong — Cardine	22,—25,—	25,20-29,40	17,20-30,—
Volle haring — Hareng	.....	4,40-5,20	6,20-6,60
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	4,—4,20
Heilbot — Flétan	.....	33,—46,—	38,—49,40
Koolvis — Colin	.....	4,40-7,40	11,80-12,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	11,40	14,—
Pollak — Lieu jaune	7,—	.....	12,—15,40
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....
Pilchard	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....



Datum	Vangsten	Kgr	F	Mit	Max	Gem
<b>GARNAALAANVOER TE OOSTENDE</b>						
14-7	34	1.288	75.006	51,—	65,—	58,23
15-7	35	1.403	63.291	40,—	52,—	45,11
16-7	37	1.305	60.718	36,—	57,—	46,52
17-7	35	1.326	70.410	39,—	61,—	53,09
<b>VISAANVOER TE OOSTENDE</b>						
18-7	6	23.300	427.510			
20-7	13	229.850	1.884.477			
22-7	25	145.250	1.936.250			
Tot.	44	398.400	4.248.237			
<b>VISAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
16-7	9	8.035	99.933			
18-7	1	170	3.578			
20-7	11	13.820	152.372			
22-7	6	9.027	91.970			
<b>GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT</b>						
16-7	22	646	35.043	49,—	59,—	54,24
17-7	21	572	32.748	53,—	61,—	57,25
18-7	21	509	31.374	56,—	66,—	61,63
20-7	20	512	35.460	64,—	75,—	69,25
21-7	25	723	40.495	46,—	64,—	56,—
22-7	15	366	21.506	47,—	64,—	58,76
<b>VIS ZEEBRUGGE</b>						
16-7	30		346.060			
18-7	41		179.480			
20-7	28		331.320			
22-7	42		790.340			
<b>GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE</b>						
16-7	28	1.301	60.740	42,—	51,—	.....
17-7	29	1.221	67.794	36,—	51,—	.....
18-7	26	1.183	71.190	49,—	53,—	.....
20-7	30	1.545	67.052	48,—	61,—	.....
22-7	33	1.523	88.497	44,—	64,—	.....

**IJSLAND**

**Maandag 20 juli**

Grote schelvis 10; middelmatige schelvis 5; kleine schelvis 4; kabeljauw 4,40-8,20; gullen 4-5,80; wijting 4-4,60; schaat 7,40-17; zeebaars 4,20-6,40; leng 5,40-8; schartong 6,20-8; heilbot 25,50-37; koolvis 4,20-8; hondstong 3-6,40; zeewolf 4-7,50; platen 14 F.

**Woensdag 22 juli**

Grote schelvis 20; kabeljauw 12; wijting 7,40; zeebaars 6,80-7,20; leng 9,40; schartong 7-8,40; heilbot 40-42,80; koolvis 8; hondstong 3-7; zeewolf 8.

**GENT**

**VAN 11 TOT 17 JULI 1959**

3/4 tongen 75; voorkleine tongen 60; middelmatige tarbot 55; mid-

delmatige griet 48; kleine iek 25-30; middelmatige schelvis 45; rog 40-50; kabeljauw 25-55; gullen 18-24; wijting 18-20; makreel 20; ijle haring 17-19; heilbot 755; koolvis 24-30 F.

**BRUSSEL**

**VAN 11 TOT 17 JULI 1959**

3/4 tongen 86-95; voorkleine 80-86; grote tarbot 110; middelmatige tarbot 86; kleine tarbot 44-55; kleine griet 50; grote iek 28-40; kleine iek 27-32; platjes 14-25; middelmatige schelvis 53-65; kleine schelvis 50-55; rog 40-55; rogvlerken 60-75; kabeljauw 29-65; gullen repen 54-65; hozemondhamme 70-85; wijting 18-25; hondshaai 35-50; arend 38-50; makreel 20-35; rode knorhaan 38-45; zeebaars 42-60; ijle haring 20-29; koolvis 28-45; garnaal 90-110F.

**NIEUWPOORT**

Grote tong — Grosse sole	16-7	18-7	20-7	22-7
Bloktong — Sole moyenne	48-54	50	43-51	48-50
Fruittong — Sole 3/4	54-62	62	55-58	62-65
Schone kleine tong — Petite sole	59-61	62	59-60	63-66
Kleine tong — Toute petite sole	55-60	45	56-58	63-64
Grote tarbot — Turbot gros	38-44	.....	43-45	46-48
Middel. tarbot — Turbot moyen	37-41	.....	37-38	40-42
Varia — Divers	32-36	.....	34-35	38-39
Griet — Barbue	.....	.....	30-31	30-32
Pieterman — Grande vive	31-34	.....	26-32	.....
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....	.....
Middel. pladijs — Plie moyenne	9-12	16	10-14	20-21
Kleine pladijs — Petite plie	13-15	16	12-13	20-21
Deelvis — Portion	5-9	6	4-5	10-13
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	10-12	.....	4-8	8-12
Rog — Raie	.....	.....	17-18	20-21
Tilten	8-10	.....	8-9	10-12
Scherpstaarten	7-9	.....	6-7	8-10
Halve man	6-9	.....	5-7	7-9
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	5-8	.....	5-7	7-8
Bot — Flet	4-5	.....	4-5	4
Schar — Limande	2	2-3	.....	2-3
Zeehaai — Aiguillat	3-9	5	7-12	5-14
Zeehond — Chien de mer	5-8	.....	6-7	5-6
Robaard — Grondin rouge	5-8	.....	4-5	4-5
Knorhaan — Grondin	14-20	.....	.....	.....
	4-6	.....	4	4

**ZEEBRUGGE**

20-7	22-7
49-50	49-50
49-50	49-50
52-54	52-54
49-54	49-54
53-59	53-59
36-39	36-39
30-34	30-34
23-28	23-28
24-27	24-27
.....	.....
10-12	10-12
8-11	8-11
8-14	8-14
6-8	6-8
19-21	19-21
7-14	7-14
16-17	16-17
7-10	7-10
5-8	5-8
.....	.....
4-7	4-7
4-5	4-5
3-4	3-4
.....	.....
4-6	4-6
5-7	5-7
5-6	5-6
4-6	4-6
.....	.....

# Visserijnie uws uit het buitenland

**CHERBOURG**

**VROUWELIJKE SCHIPPER**

Na verscheidene en langdurige voetstappen aangewend te hebben bij de bevoegde autoriteiten heeft Juffrouw Léonie Hubert, dochter uit een vissersfamilie met 10 kinderen, de toelating bekomen zelf haar schip, de «Stella Maris» als schipper te voeren.

De jonge dame is in de visserij opgegroeid van kindsbeen af en het lijkt dat zij de visserij even goed kent als de beste vissers der streek. Haar specialiteit : makrelen vissen.

**SOWJET RUSLAND**

**VISSERIJMOEDERSCHIP**

De Sowjets lieten in Denemarken een «visserijmoederschip» bouwen, de «Sievieridvinsk» (11.540 ton) 155,14 meter lang, 20 meter breed, 8,20 meter diepgang. Het heeft twee schroeven en wordt gestuurd door een 5.000 P.K. Skodamotor en loopt 13 knopen. Sinds de tewaterlating ervan is op de Deense werf een tweede dergelijk schip bijna klaar om eveneens te water gelaten te worden.

**VIJFVOUDIG**

De Sowjets hebben plannen om hun visserijvloot tegen 1963 te ver-

vijfvoudigen, vooral wat de diepzeetreibers betreft. Zij willen er tevens verscheidene fabrieksschepen aan toevoegen, die elk minstens 3.500 ton moeten meten, 85 m lang zijn, 13 knopen lopen en 80 dagen in zee kunnen blijven, waarbij zij minstens 30 ton vis per dag moeten kunnen diep-vriezen.

**REDDINGSCHEPEN**

De scheepswerven Gävle uit Zweden leverden onlangs het tweede schip van een reeks omvattende vier gekombineerde redding- en bergingschepen, door de Zeereddingdiensten van Leningrad in Zweden besteld. Deze schepen kunnen 17 knopen lopen en hebben een bemanning van 71 koppen. Zij zijn uitgerust met de nodige apparatuur om drie man gelijktijdig tot 90 meter diepte te kunnen laten duiken. Vier man kunnen desnoods gelijktijdig op kleinere diepten duiken.

**ZWEDEN**

De «Ling-rederij» heeft voor haar diepzeetreibers een nieuwe verzekering kunnen afsluiten bij de «Hoogzee Visserijverzekeringmaatschappij» van Göteborg. Reders en manschappen zijn thans verzekerd tegen het finantieel verlies voortspruitende uit reizen onderbroken door gevallen van heirkraft, zoals machinedefekt, enz. V.

**VERWACHTINGEN**

**Zaterdag 25 juli :**

Kanaal : Z.542 (1500 kg tongen 100 b. vis).  
IJsland : O.228 Z.459  
Kreeftenput : Z.510

**Maandag 27 juli :**

Kanaal : O.120 O.160 O.287  
IJsland : O.237  
Noordzee : O.268 O.151 O.295 O.425

**Dinsdag 28 juli :**

Kanaal : O.112 O.155 O.87 O.276 Z.516 O.25  
Noordzee : O.235 O.231  
West : O.184 O.349 O.223 O.214  
IJsland : O.89 O.224 O.242

**Woensdag 29 juli :**

Witte Bank : O.193 Z.504  
Kanaal : O.256 O.128 O.102 O.148  
IJsland : O.88 O.236 O.335 (17 dagen).  
Noordzee : O.94 O.278 (12 dagen).

## Nieuws uit IJmuiden en Nederland

### Visserijsnippers

#### MIJN IN NET ONTPLOFTE. —

De bemanning van de Urker kotter UK. 186 is vorige week vrijdag op het nippertje aan een ramp ontsnapt. De zee blijkt nog steeds niet vrij te zijn van mijnen, want bij het scheep halen van het net kwam een mijn in aanraking met een van de visborden. Op een afstand van 10 meter van de kotter ontplofte de mijn. Op de kotters, die in de omgeving visten, zag men een enorme rook- en waterzuil, maar een gespaard schip en een ongedeerde bemanning kwam te voorschijn. Op het dek van de kotter werd echter wel schade aangericht.

#### DEENSE KOTTER LEK. —

Te IJmuiden liep de Deense kotter E. 500 binnen wegens lekkage. De kotter werd begeleid door de plaatsgenoot E. 540, die in de buurt was gebleven om te kunnen assisteren wanneer de E. 500 eventueel zou zinken. Beide scheepjes losten de vangst schol te IJmuiden. In een dok te Amsterdam werd de E. 500 gerepareerd.

#### AUTOMATISCHE LOSINSTALLATIE. —

Als eerste vissersschip zal de nieuwe trawler, die bij de scheepswerf «De Dageraad» te Woubrugge in aanbouw is voor de rederij N. Parlevliet te Katwijk aan Zee, worden uitgerust met een automatische losinstallatie. De trawler, die bijna 44 meter lang is, zal in het visruim 1.800 kisten vis en 550 kantjes haring kunnen bergen. De nieuwe installatie berust op het principe van de Jacobs ladder. Het schip is reeds voor driekwart gereed.

#### JUBILEUM TE IJMUIDEN. —

Een bekende IJmuidense visserijmaatschappij, de N. V. Scheepsexploitatiemaatschappij «De Marezaten» gaat jubileren. Op vrijdag 24 juli is er receptie in hotel «Royal» te IJmuiden, want op die dag bestaat de maatschappij vijftig jaar. Een personeelslid, walschipper T. Ree heeft die halve eeuw geheel meegemaakt. Het bedrijf werd opgericht door Joh. Polderman en wordt thans geleid door zijn zoon ir. W. Polderman. «De Marezaten» heeft vier motortrawlers in de vaart: de Elie, de Polderman, de Maria Van Hattem en de Emma. nl. aanbouw zijn twee hektrawlers, elk 1000 pk sterk en ongeveer 500 ton groot.

### Drie nieuwe trawlers aan vloot toegevoegd

Drie splinternieuwe trawlers, waarvan er een zelfs ter verre visserij kan gaan bij New-Foundland en IJsland, zijn eind vorige week en begin van deze week aan de Nederlandse visserijvloot toegevoegd. Voorts werd een opdracht geplaatst voor de bouw van een

nieuw schip. Als eerste heeft de Katwijkse trawler «Antje» KW.49 van de n.v. Visserijmaatschappij «Kennemerland» te Katwijk aan Zee zaterdag jl. de proefvaart op en bij de Nieuwe Rotterdamse Waterweg gemaakt. Dinsdag is het schip vervolgens ter visserij gegaan. De «Antje», die werd gebouwd door de scheepswerf De Dageraad te Woubrugge, is uitgerust met een 1.000 pk motor, een radarinstallatie en andere moderne visopsporings- en navigatiemiddelen. Het schip is geschikt voor de visserij in de verre wateren en als de visserij op de Noordzee goed verloopt met dit 44 meter lange schip, dan zal schipper Cor Bal — een schipper die ervaring heeft met de visserij bij New-Foundland — binnenkort ter verre visserij gaan. De «Antje» is het zevende schip, dat na 1945 voor de «Kennemerland»-rederij bij de «De Dageraad»-werf is gebouwd.

Voor Katwijk heeft diezelfde dag de kleinere trawler Jan Maria KW.171 de proefvaart gemaakt. Dit schip is voor de jonge rederij Samenwerking van Parlevliet en Van der Plas. Arue Guyt voert het commando op deze trawler, die is uitgerust met een 680 pk Industriebmotor en die werd gebouwd door de scheepswerf van Boot te Alphen aan de Rijn. De trawler is verder uitgerust met een hydraulische lier — een Noors patent — en heeft tal van moderne technische voorzieningen.

Minder gelukkig was de nieuwe Scheveningse motortrawler Maria SCH.125 op de proefvaart. Dit bij Seijmonsbergen in Amsterdam gebouwd 44 meter lange schip, dit is uitgerust met een 1000 pk motor, ging in de nacht van maandag op dinsdag uit IJmuiden naar zee, maar moest door een IJmuidense kotter in IJmuiden worden binnengesleept, toen de schroef verdere dienst weigerde. De trawler werd vervolgens opgenomen in het droogdok van het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden. Vlaardingen krijgt er een nieuwe trawler bij. De N.V. Doggermaatschappij heeft een contract getekend bij de Scheepswerf De Dageraad te Woubrugge voor de bouw van een trawler, die 44 meter lang, 7,30 meter breed en 3,80 meter hol wordt. De nieuwe eenheid, die wordt uitgerust met een 1000 pk motor en die in maart 1960 zal worden opgeleverd, belooft de grootste trawler te worden, die tot nu toe voor Vlaardingse rekening is gebouwd.

### «De Hoop» keerde terug van 2e reis

Van de tweede reis in dit haringseizoen is het hospitaal kerkship «De Hoop» eind vorige week te Amsterdam teruggekeerd. Te IJmuiden werden vijftien patiënten aan land gebracht, waarna «De Hoop» koers zette naar Amsterdam voor een jaarlijkse dokbeurt.

Op deze reis heeft «De Hoop» aan loggers slaapboothulp verleend. De Rijnmond IV KW. 15 had netten in de schroef en werd van de

## Brief uit Yerseke

Yerseke, 18-7-1959

### GELUKKIG ANDERS DAN WE DACHTEN

Leefden we aan de hand van de inlichtingen die we gedurende de kreeften-vistijd kregen van de vissers, in de waan dat het bepaald niet zo best ging met de visserij, thans blijkt bij gelegenheid van de sluitingsdatum 15 juli: «dat over het algemeen de vangst noch de prijs tegenviel. Het mooie weer werkte mee tot het bekomen van redelijke uitkomsten. Vandaar ons opschrift. «Gelukkig beter dan we dachten». Of zou het misschien zo zijn, dat het uiteindelijk minder ongunstig verliep dan men vooral in het begin vreesde? We weten het niet, maar hopen, dat de bekomen resultaten niet slechts betrekkelijk, maar werkelijk goed zijn geweest. We blijven nog bij hetgeen in het water gebeurt en letten op wat er wordt van de uitgezaaide schelpen en uitgelegde pannen. In de meedeling nummer 8 lezen we dat het water in de Oosterschelde schommelt rond de 20 graden. Er zijn nog steeds een flink aantal larven. Toch is een daling van de hoeveelheid onmiskenbaar. Ongewoon groot is het aantal kleine larven waaromtrent de vraag wordt gesteld: «Komen ook zij nog tot ontwikkeling? De broedval evenwel duurt voort. Van deskundigen vernamen we, dat er alle redenen bestaan aan te nemen, dat reeds nu van een ruime, zoniet van een

overvloedige aanslag mag worden gesproken. Er bestaat dus mits geen noodlottige omstandigheden de ontwikkeling van het gevallene verhindert, geen reden om binnenkort de oestervoorraad te zien inkrimpen, wel de hoop op het tegenovergestelde.

### ONGELUK MET MOSSELWAGEN

Gisteravond is de grote, met mosselen geladen camion van de firma Jan Vette op weg naar Rijssel, in de buurt van die stad op een stilstaande (onverlichte?) vrachtwagen gebotst. Hoewel, naar we vernamen, niet veel heel bleef van het voorgedeelte van de camion, kwam de chauffeur er wonder goed af. Wel gefeliciteerd Flip! Een slecht begin voor de betrokken firma, hoewel assurantie de schade dekt, wordt men als regel niet veel beter van zulke gevallen. De wagen was voor de eerste keer op weg in dit seizoen naar het Noorden van Frankrijk, dat pas de grenzen openstelde voor de invoer van de vooral nu zo beste mosselen. Want goed, zeldzaam goed zijn ze die mosselen uit de zolang slechte resultaten gevende Oosterschelde. Jammer dat 't weer niet meewerkt want ook deze week was de temperatuur hoewel minder hoog dan vorige week, toch niet geëgend om een grote vraag naar mosselen toe te staan.

visgronden naar Aberdeen gesleept. Er werden verder tijdens deze tweede reis 77 patiënten behandeld. Daarbij was de 20.000ste patiënt, die sedert de oprichting van de vereniging «De Hoop», werd behandeld op zee. In dit aantal heeft de nieuwe «De Hoop», die in 1955 in de vaart kwam, met 6000 patiënten een belangrijk aandeel gehad.

Ook de radiotechnici hebben deze reis weer druk werk gehad. Er werden 42 medische adviezen via de radio gegeven, er werden 8 reparaties aan radiozenders, ontvangers, peilers en echoloden uitgevoerd en in 23 gevallen werd technisch advies gegeven. Twee noodreparaties werden uitgevoerd door het machinekamerpersoneel en twee schepen werden van drinkwater voorzien. In totaal werden voorts 170 weerrapporten naar het KNMI te De Bilt verzonden. Het aantal afgelegde zee-mijlen op deze tweede reis was 2.300.

### Canadese order voor Boot-Leiden?

Een van de grootste Canadese visserijmaatschappijen, de National Sea Products, overweegt de scheepswerf De Hoop, v.h. Gebr. Boot te Leiden, een miljoenenorder voor de bouw van trawlers te ver-

strekken. De werf zal eerst een proeforder moeten uitvoeren. Dit betreft de bouw van een 1000 pk trawler van het type Amsterdam IJM.28. Wanneer dit schip op de visserij bij New Foundland en Nieuw Schotland bevalt, dan zal de Canadese maatschappij meer trawlers bestellen. Dat ook andere Nederlandse scheepswerven hieraan metertijd de vruchten zullen plukken lijkt niet onwaarschijnlijk.

De onderhandelingen over deze grote order zijn in een zeer gevorderd stadium, aldus heeft de directie van de werf te Leiden meegedeeld. De National Sea Products heeft thans reeds 23 trawlers in de vaart. Aanvankelijk is overwogen hektrawlers te bouwen, maar de geringe ervaring met de bouw van deze schepen in Nederland — de eerste twee zijn thans bij «De Dollard» te Landsmeer in aanbouw — heeft de keuze tenslotte toch doen vallen op een type motortrawler, zoals de «Amsterdam».

### Voor Uw publiciteit:

**HET VISSERIJBLAD**

# Oostendse Vismijnecho's

## MOOIE VANGST VAN DE Z.543

Op de zaterdagmarkt werd door de Z.543 van reder E. Vlietinck traditiegetrouw een mooie vangst op de markt gezet. Het vaartuig loste een flinke partij kreeftjes benevens een mooie vangst vis, zoals steeds was de kwaliteit van de vangst uitstekend wat eveneens een na te volgen gewoonte is voor dit schip. De opbrengst was dan ook weer lonend en beliep 134.000 F wat in deze erg kalme periode van het jaar zeker zeer goed is. Het ziet er dan ook naar uit en het zou zeer snel moeten veranderen opdat het zou anders zijn, dat reder Vlietinck Eugene met zijn schip weer de oppergaai zal afschieten bij de Kanaalvisseren. Iets wat we hem van harte toewensen want het kan wel een keer puur geluk zijn, om altijd zulke vangsten binnen te brengen is er nog wat anders nodig ook.

## MINDER COEDE UITSLAGEN VOOR DE ANDERE SCHEPEN

Vier van de vijf andere schepen kwamen van de Kreeftenput, het vijfde gedeeltelijk Witte Bank en Kreeftenput. Geen van de vijf vaartuigen kon een grote vangst aan wal brengen zodat ook wel niet veel schepen naar die visgrond zullen blijven gaan. Ook op de Witte Bank is er echter niet veel te verdienen hoewel de vangsten daar naar het schijnt toch iets verbeterden. 't Wordt ten andere meer dan tijd. Alhoewel de prijzen wel goed waren kon er ingevolge de kleine vangst toch niet veel besomd worden. Zodoende zagen bijna alle schepen de put weer dieper worden. Uitzondering mag toch gemaakt worden voor de Z.412 die maar één week in zee was en toch 68.000 F kon besommen. Veel minder goed was het voor de Z.321 die een langere reis maakte en slechts een besomming van 45.900 F kon bereiken wat meteen het slechte resultaat van de dag was. De halve Witte Banker deed het inderdaad nog beter en bracht 558.000 F op. Vet is het zeker niet.

## GUNSTIGE ZATERDAGMARKT

De aanvoer was niet bijzonder, de vraag blijkbaar nogal goed. Dit laatste zal dan vooral het geval geweest zijn voor de kreeftjes. Zowel voor Kanaalkreeftjes als voor de ze van de Kreeftenput was de prijs zeer goed. De feestdag van 21 juli en het zonnige week-end zullen hier wel niet vreemd aan zijn. De vangsten waren voor de meeste schepen klein, vooral van de Kreeftenputters. De Z.543 van het Kanaal loste inderdaad de grootste vangst waarvoor ongeveer 750 F gemiddeld werd betaald waardoor dan ook van kreeftjes alleen 61.000 F werd besomd. Deze van de Kreeftenput kregen vanzelfsprekend een nog hogere prijs die tot meer dan 1000 F bedroeg. Tongen waren eveneens prijzig en kregen alleszins betere prijzen dan vorige week zaterdag; het peil van

de woensdagmarkt werd zelfs bereikt. Tarbot was goed in trek en was zelfs duurder dan verleden week. Schar tong of Schotse schol was erg duur en werd tot 1.250 F per ben betaald. Ook platvis kreeg betere prijzen dan verleden week. Over het algemeen dus prijzen zoals ze elke dag zouden mogen en moeten zijn. Alleen de vangsten zouden voor de meeste schepen wat beter moeten zijn want wat baat het goede prijzen te krijgen als de vangst niet toeliet een lonend resultaat te bereiken. Spijtig dat er niet meer belangstelling was voor kleine vis; deze werd immers voor een groot deel door Odra opgevangen en dan in het bijzonder twee soorten: wijting en platjes. De kwaliteit van deze soorten kon nochtans niet slecht zijn gezien de korte reizen door omzeggens alle schepen gemaakt. Ook met de grootte zal het wel niet mis geweest zijn want alle platjes, wijting en totten beneden de 25 cm worden aan 150 F per ben ingehouden. Geen enkele ben diende aan die prijs ingekocht, dus...

## EERSTE ZOMERHARING MAANDAG AANGEVOERD

Het was dit jaar de O.124 die het haringseizoen om zo te zeggen inzette. Nu en dan werd wel eens een ben binnegebracht, de eerste grote vangst kwam echter uit dit schip dat toebehoort aan de rederij Boels. De vangst bestond uit 162 bennen haring van eerste kwaliteit met daarbij dan nog een 25-tal bennen gekwetste haring. Was de kwaliteit zeer goed, de prijs was beneden alles. De duurste haring werd inderdaad verkocht aan 160 F per ben of 5,20 F per kilo en dit dan nog maar voor een 20-tal bennen. Alle andere werden beneden deze prijs verkocht, zodanig dat de laatste bennen verkocht werden aan 220 F of 4,40 F per kilo. Hopelijk zal men niet te lang wachten vooraleer een opvangprijs vast te stellen voor haring, het zou nodig kunnen zijn. Nu kan men wel inroepen dat de dag daarop een feestdag was, dat de fabrieken dus niet werkten, dat de meeste mensen nu in verlof zijn waardoor de verkoop erg klein is. We zijn echter benieuwd om de prijzen te zien die men in de viswinkels zal vragen die er toch zullen verkoopen. Het verschil zal wel enorm zijn.

## MEESTE VISPRIJZEN MAANDAG ERG LAAG

Dit was eerst en vooral het geval met de IJslandse soorten waarvan de aanvoer weer wel te groot zal geweest zijn. Er waren immers meer dan 3.000 bennen van deze soorten op de markt. Het grootste deel ervan bestond dan bovendien nog uit kabeljauw en gullen. Deze soorten waren dan ook de goedkoopste. Bonen, die vel minder op de markt waren dan verleden week, kregen daarom echter geen betere prijs. Waarschijnlijk volstaat de invoer om de vraag te voldoen, wat nog niet wil zeggen dat de ingevoerde bonen beter of goedkoper zijn. Schelvis kreeg dit keer evenmin een goede prijs.

Koolvis werd goed verkocht en was even duur als kabeljauw. Leng kreeg een betere prijs als vorige week. Voor wijting en hondstong bestond weinig belangstelling. Platvis die maar in kleine hoeveelheden aangevoerd werd, evenals schaat, kreeg een lonende prijs. De opbrengst van de O.299, het enige schip dat uitsluitend IJslandse vis op de markt zette, was dan ook in verhouding tot de vangst niet hoog en zeker niet renderend. Voor ca 2.600 bennen vis werd inderdaad slechts 665.020 F besomd wat neerkomt op ca 260 F per ben.

## GROTERE TONGENVANGSTEN VAN DE WITTE BANK

De twee Witte Bankers die vandaag hun vangst kwamen verkopen konden eindelijk weer eens wat grotere vangsten tong in de markt zetten. Beide schepen losten inderdaad bijna 1500 kg wat toch een 300 à 500 kg meer is dan verleden week. De prijs voor deze fijne vissoort was daarenboven beter dan op de vorige maandagmarkt. Men moet echter rekening houden met het feit dat er deze week maar twee verkoopdagen zijn en dat er niet veel tong moet verwacht worden. Toch was de tongprijs iets lager dan op de zaterdagmarkt. Tarbot vertoonde dezelfde verschijnselen, duurder dan verleden week en goedkoper dan zaterdag. Voor platvis die van deze visgrond maar in kleine hoeveelheid werd aangebracht, werden middelmatige prijzen betaald. Tenslotte waren de opbrengsten van de beide schepen een flink stuk hoger dan deze van de vorige week. Toch kan nog niet gezegd worden dat ze lonend waren. Beide schepen maakten lange reizen. Het beste cijfer was voor de O.140 die 80.760 F besomde, het laagste voor de O.243 die 76.930 F opbrengst had.

## VEEL IJSLANDSE KREEFTJES

Door de O.124 en de O.23 werden samen ongeveer 400 bennen kreeftjes op de markt gezet. Beide schepen die gedeeltelijk rond IJsland en in de Noordzee de visserij bedreven konden uiteindelijk bevredigende opbrengsten boeken, die slechts 3.000 F van elkaar verschilden. Kreeftjes kregen een bevredigende prijs dit met het oog op de komende verlofdag die ongetwijfeld een groter verbruik van deze soort meebrengt. De beste opbrengst was voor de O.124 die 229.302 F besomde.

## SCHOTSE SCHOL PEPERDUUR

Van het Kanaal was slechts één vaartuig op de markt, de Z.581, waar de verwachtingen er vier opgaven. Het is inderdaad moeilijk om Kanaalschepen bijna een week voorhand op te geven. Deze vaartuigen lopen immers gemakkelijk binnen in Engeland, nu eens om een kleine herstelling te doen, dan weer om brandstof in te slaan. Dit brengt dan dikwijls mee dat ze meteen hun vangst verkopen of

minstens dat ze een paar dagen vertraging oplopen. Dit zal ook eens wel het geval geweest zijn. D.Z.581 heeft er ten andere niet slecht bij gevaren want Kanaalvis werd nog al goed verkocht. In de eerste plaats dan Schotse schol die nog duurder was dan zaterdag en vandaag tot bijna 30 F per kg werd betaald. Roggen waren niet erg in trek wat trouwens niet verwonderlijk is bij dergelijke warmte. Aan de omvang van de aanvoer lag het zeker niet. Toch was de opbrengst min of meer bevredigend: 91.530 F.

## MOOIE VANGSTEN VAN DE WEST

Niet zo zeer de vangsten vis dan wel de nogal omvangrijke tongenvangsten die door de drie Westschepen werden gelost deden de opbrengst van deze schepen een renderend peil bereiken. De laagste uitslag was immers nog 54.950 frank, cijfer dat vorige week alleen door één schip werd overtroffen en dan nog door een veel groter. De hoogste uitslag was hier vandaag 61.990 F dit voor de Z.420, het laagste cijfer was voor de Z.720. De tongen van deze visgrond kregen zoals gewoonlijk omwille van hun versheid de beste prijs.

## BETERE RESULTATEN VAN DE KREEFTENPUT

Dank zij grotere vangsten konden door de Kreeftenputters hogere besommingen bereikt worden dan verleden week. De hoeveelheid kreeftjes was niet zo veel groter, de vangst vis wel. Voor het eerst sedert een lange tijd kon dan ook weer door een schip van deze visgrond meer dan 70.000 F besomd worden en wel door de Z.435 die 74.870 F opbracht. De kreeftjes werden goedkoper verkocht dan zaterdag maar duurder dan verleden week. Platvis kreeg een bevredigende prijs 7 naar 13 F. Platjes waren minder in trek evenals wijting, alleen de O.166 kon er geen lonende reis van maken en besomde slechts 46.490 F, dit wegens een te kleine vangst.

## WITTE KABELJAUW DUURDER DAN VERLEDEN WEEK

Alleen de O.108 maakte een uitsluitende Noordzeereis. De vangst was redelijk omvangrijk en bevatte 300 à 350 bennen vis. Voor kabeljauw werd een goede prijs betaald die varieerde van 550 naar 850 F per ben. Ook grote gullen werden goed verkocht evenals schaat. Staartvis was niet erg duur. Leng was minder in trek dan zeewolf terwijl heilbot een middelmatige prijs kreeg die tot 46 F per kg bedroeg. De opbrengst was tenslotte toch wel lonend en bedroeg 150.570 F.

INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE N.V.



Algemene agenten voor België voor :

- DECCA RADAR LTD (LONDEN)
- THE DECCA NAVIGATOR CY LTD (LONDEN)
- ANSCHUTZ & Co G.M.B.H. (KIEL)

Haar techniekers en specialisten staan steeds te uwer beschikking om  
U in te lichten en te dokumenteren

13, Koningstraat  
Antwerpen  
Tel. 31.01.45

Nijverheidstraat, 37  
Oostende  
Tel. 74.021

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

### BELGIE

15/82(T) Lombardsijde. — Zee-  
waartse schietoefeningen.

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

Gedurende de weken van 20 juli tot en met 1 augustus 1959 zullen alleen op donderdag 23, vrijdag 24, donderdag 30 en vrijdag 31 juli 1959 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 1/12-59 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 10-7-59 — H.29986.)

15/83(T) Belgische kust. — Wie-  
lingen. Wrak «Empire Blessing». Opruimingswerkzaamheden.

Zie B.a.Z. 12/64(T) en 14/78(T)-  
1959.

Voortaan kunnen springstoffen gebruikt worden gedurende gans de dag tussen zonsopgang en 1900.

Van 3 u. vóór HW tot het ogenblik van lokaal HW zullen de werkzaamheden worden gestaakt ten einde de binnenkomende scheepvaart niet te belemmeren.

Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken». (Med. Loodswezen Oostende 7-7-59 — H.29962.)

### NEDERLAND

15/84 Westerschelde. — Sloe. Anker- en visverbod opgeheven.

Na opruimingswerkzaamheden in het Sloe is het anker- en visverbod in het gebied be-N de parallel van 51°26'28"N opgeheven.

Aangezien echter geen volledige zekerheid kan worden gegeven dat er zich in bedoeld gebied geen enkele mijn meer bevindt, wordt ankeren en vissen aldaar toegestaan op eigen verantwoordelijkheid en voor eigen risico.

(Zie Belg. krt. «Schelde».)

(Ned. B.a.Z. 152/2207 — H.29943.)

### HOOGWATER OOSTENDE

17 vrij	10 27	46	04 31	8
	22.54	47	17.01	8
18 za	11 26	47	05 35	6
	23.51	49	18.06	5
19 ZO	—	—	06 30	5
	12 17	49	19 02	3
Ⓜ 20 ma	00 44	50	07 20	5
	13 03	50	19 55	2
21 di	01 32	51	08 05	5
	13 47	51	20 43	2
22 wo	02 18	51	08 48	6

### VOOR UW

## MAZOUT

### EEN ADRES

## S.C.A.P. OOSTENDE

Tel. 729.51

Zeer vlugge bediening

626W—2048V

23 do	14 32	51	21.27	2	28 di	18.12	45	12 26	9
	03.05	51	09 32	6		06.48	43	00.57	8
	15.16	51	22 09	2		19 08	42	13.19	11
24 vrij	03 49	50	10 13	7	29 wo	07 50	41	01 54	10
	16.00	50	22 51	3		20.17	41	14 25	12
25 za	04 32	49	10 54	7	30 do	09.01	41	02.59	12
	16 42	49	23.32	4		21.29	41	15 36	12
26 ZO	05.14	47	11.38	8	31 vrij	10.10	41	04.08	12
	17.25	47	—	—		22.38	42	16.46	11
Ⓜ 27 ma	05.59	45	00.12	6					

## 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 m<sup>3</sup>.  
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 tonnaam : 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 : allerhaade reddingstuig voor plezierboten, reddinggordels en boeien, kurk, vlaggen ankers bellen alsook 2 scheepsloggen, 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.

### VISWINKEL

gelegen langs de kust

OVER TE LATEN

Gans modern geïnstalleerd en van materiaal voorzien. Klienteel verzekerd.

Voor alle inlichtingen zich wenden bureel blad onder nr 2078V

### SCHIPPER-MEKANIEKER DIESEL-MOTOREN

GEVRAAGD voor YACHT te Cannes. Woonst, zelfs met vrouw, en loon gans het jaar. Slechts 2 à 3 maand varen. Zich onmiddellijk aanbieden bij Mr Ch. Gielen, 16, Gulden Vlieslaan te Brussel. Tel. 11.88.62.

2105V

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

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

**Sociale lasten en boekhouding**

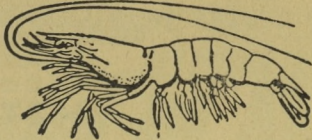
wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

**Hand in Hand**

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE

Tel. 541.17

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



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

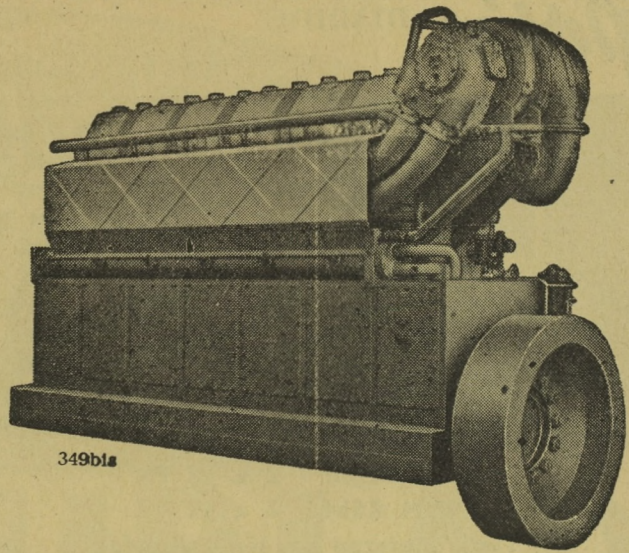
Duitse firma in Chili, wil verkopen wegens uitscheiding van bedrijf :

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

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



349b1a

# SEM - CARELS

## Scheeps - Dieselmotoren

van 200 tot 15.000 pk

# SEM

42 DOK - GENT

## R. BAUWENS & C<sup>o</sup>

14, HENRI BAELSKAAI  
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de  
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

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

(11)

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

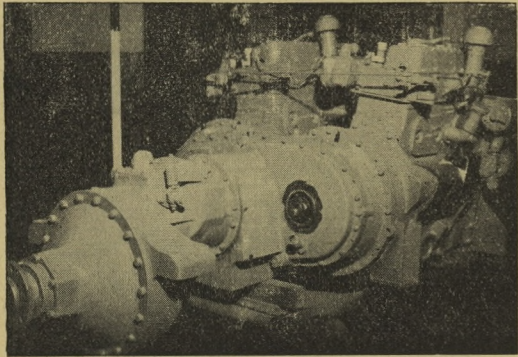
**Sociale lasten en boekhouding**

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**

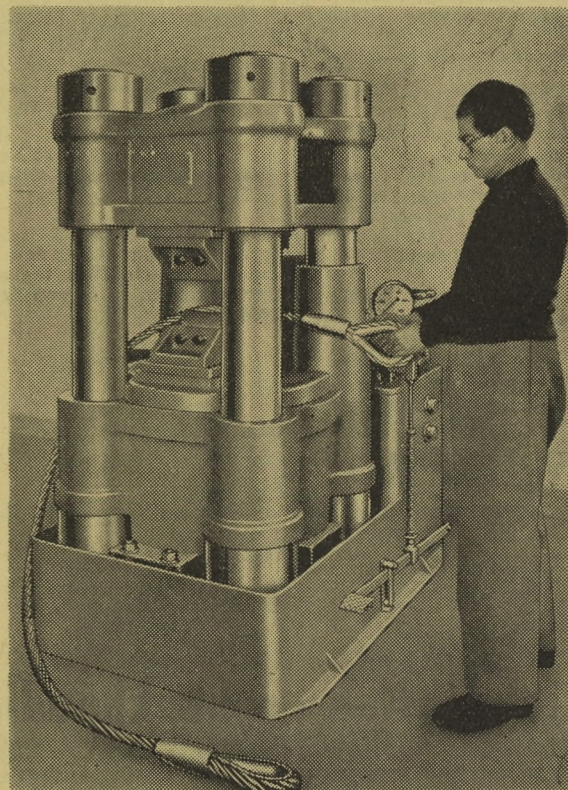
Telefoon : 71.791

iets nieuws voor de visserij

**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