



Het VISSERIJBLAD



Donderdagmiddag is de nieuwe diepzetrawler O.297 «Rubens» van de N.V. Motorvisserij en die in Engeland gebouwd werd, te Oostende aangekomen, waar hij zaterdagmiddag te 11 u. op plechtige wijze gedoopt werd. Deze nieuwe trawler is de grootste van de vissersvloot. Het prachtige vaartuig is 188 voet lang, meet 811 Ton en is uitgerust met een stookolie-machine van 1.450 P.K. De bemanning telt 20 manschappen, onder het gezag van de jonge kapitein Emiel Tratsaert.

Adreslijst van Nederlandse Firma's



SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN
Tel. 5459 — 5110

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. : 5637, 4524, 4822

Na 6 uur : 4732 - 4595

Specialiteit : schelvis

kabeljauw, makreel

— haring, enz

(80V)

Fa JAC. VISSER-CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in

gerookte makreel

Import — Export

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5201. Tel. huis 4737

Telegram-adres «Visserclots»

89

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

Tel. 4200 - 5318 - 6319

(Holland)

(96)

N. V. v.h. C. DEN DULK

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. nr 2036

Na 6 u. : 2670

(100)

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabel-
jauw, Vlootvleugels, Tarbot
en Heilbot

Tel. : Magazijn 4192

Tel. : Huis 5721

IJMUIDEN - HOLLAND

(120V)

n.v. AGENTUUR en

HANDEL

Maatschappij

IJMUIDEN

Telefoon 4527

Voor alle visserijenodigheden

81

KLEINE

AANKONDIGINGEN

Te Koop

TE KOOP : Motorvisserstvaartuig in hout van 1939. Br. T. 75. Motor Deutz van 200 pk van 1939. Verzekerd 1.650.000 F. Verkoopprijs 1.200.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout in 1942, voorzien van een motor AWA van 120 PK van 1943, verzekerd voor 900.000 F. Te koop voor 750.000 F.

TE KOOP : 2 «Carels» Marine Motoren, Type 3E 35P - 4 Takt 300 PK 260 rpm. 3 Cylinders. Bouwjaar 1935. De een voorzien van Koppeling Brevo XII-VII E type, de ander met DEMAG. Adres Bureel Blad.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout in 1943, motor AWA van 160 PK van 1943. Verzekerd voor : 1.200.000 F. Te koop voor : 850.000

TE KOOP : Motorvisserstvaartuig in hout. Herbouwd in 1948. Br. T. 23, gebouwd op de werf Hermans te Brugge. Motor Bolnes 60 PK van 1936. Verzekerd : 400.000 F. Te koop voor 225.000 F.

TE KOOP : Motorvisserstvaartuig in hout, gebouwd op de werf Borrey Br. T. 23. Motor ABC 80 PK van 1954. Prijs : 900.000 F. Verzekerd voor 1.250.000 F.

TE KOOP. Uitstekend gelegen bouwgrond, ZEEBRUGGE, Zeedijk. Zeer interessant, 500 m2. Bevragen bureau weekblad. (5519)

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGTON & C°

(11)

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.

(4356V)

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

VISMIJN, ZEEBRUGGE, Tel. 541.17

Aan onze Abonnten

Het Postbeheer biedt thans de kwijtschriften aan voor de
HERNIEUWING van de abbonnten op

HET VISSERIJBLAD

Gelieve goed nota te nemen, dat deze kwijtschriften slechts
EENMAAL aangeboden worden.

De prijs tot einde 1957 is 200 fr. Voor zes maanden is de prijs
100 fr. en voor drie maanden 50 fr.

De lezers die zich wensen te abonneren, kunnen dit doen door
postoverschrijving op nr 41.89.87, of op onze burelen : SINT
JORISSTRAAT, 18, OOSTENDE.

BUITENLAND : NEDERLAND 15 gulden en ANDERE LAN-
DEN : 250 fr.

Net VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

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

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

BUITENLAND (1 jr) : 200 F.
Holland (1 jaar) : 15 Gulden

STANDPUNTEN

Met passer en rekenlat

Het is pas een week geleden dat ik met een persoon uit ons bedrijf sprak over wat boven dit artikel als opschrift geschreven werd, en ook de Engelse visserijkrant : Fishing News, wijdt enkele beschouwingen aan deze kwestie.

Dat wil niet zeggen dat mijn zegsman korrespondent is van het Engelse visserijblad, maar wel dat het vraagstuk niet alleen voor ons land geldt, maar ook voor grote visserijlanden als bijvoorbeeld Engeland.

X X X

We zijn in ons land op visserijgebied zeer konservatief. Nieuwe toestellen, moderne vangmethodes, revolutionnaire scheepsmodellen, enz., dit alles wordt slechts schoorvoetend aanvaard en toegepast.

Het gebeurt dan ook niet zelden dat de meeste vernieuwingen komen van mensen die niet rechtstreeks in de visserij betrokken zijn.

Als we dan, na een tiental jaar de inventaris maken van al het nieuwe wat er op de visserij is bijgekomen, dan staan we nog verstomd. Som ze zelf maar eens op : dieptemeter, decca, radar, atoomnet, om de voornaamste te noemen.

Maar ieder nieuw model maakt het bedrijf al meer ingewikkeld voor de man die het bevel voert. Hij moet met alle toestellen weten om te springen. Hij kan er wel een groter vangst mee maken dan wanneer hij deze toestellen niet zou bezitten, maar hij moet er mee kunnen werken.

X X X

Het gaat nu eenvoudig bijna niet meer om de vis te «rieken», om het net zo maar uit te gooien op het gevoel af en dan — mits veel geluk — een rijker vangst binnen te brengen dan zijn kollega.

Met de dieptemeter zoekt men haring en, eens de haring gevonden, gooit men het atoomnet uit op de diepte waarop de haring zwemt.

Om zijn weg te vinden op zee heeft men wel passer en zeekaart. Maar, waar is de tijd dat de schipper zijn dieplood liet zakken met onderaan een stukje spek en aan kleur en smaak en diepte tot op enkele meters na kon bepalen op welke plaats hij zich bevond. Met decca hoeft men enkel een paar knoppen te draaien en op de kaart te vergelijken : de uitslag is even nauwkeurig als het oude dieplood.

Radar is het oog van de zeeman ook bij mist en onweer.

De leek aan de wal, die dit alles leest zou dan moeten geloven dat een mislukte vangst uitgesloten is en dat er praktisch geen ongevallen meer kunnen voorkomen op zee. Het tegenovergestelde is eerder waar.

Inderdaad, de Engelse verzekeringsmaatschappij «Lloyd's» heeft in haar jongste verslag de opmerking gemaakt dat het wel eens nodig zal zijn hogere verzekeringspremies te vragen voor de schepen die uitgerust zijn met radar.

De oorzaak van deze bittere opmerking is het feit dat men meer op de instrumenten vertrouwt dan men eigenlijk mag betrouwen en vooral dat de officieren niet voldoende op de hoogte zijn van het gebruik van dit toestel.

X X X

Ondoelmatigheid door gebrek aan kennis is niet alleen verkwistend, maar vooral roekeloos, omdat er in alle gevallen geld en vooral mensenlevens mee gemoeid zijn.

De moderne schipper is niet enkel meer navigator met kaart en kompas, hij is tevens bediener van verschillende ingewikkelde toestellen die hem bij het uitoefenen van zijn taak gevaarlijk of nuttig kunnen zijn, al naargelang hij ze niet of wel kan gebruiken. De moderne schipper is niet alleen meer een mens met veel ondervinding, maar iemand die op visvangst uitgaat met rekenlat als de ingenieur en nauwkeurig, aan de hand van de aanduidingen van zijn instrumenten kan berekenen hoe hij moet vissen.

X X X

We tonen met gerechtigde fierheid aan vreemde bezoekers de moderne vissersvaartuigen die uitgerust zijn met de ingewikkelde toestellen waar de buitenstaander geen snars van begrijpt en maar alles geloven moet wat ge vertelt.

Maar we draaien het knopje van de radio verder als we over de vissersgolf horen zeggen tussen vissers : «als de dieptemeter niet werkt, moet ge met de hamer een goeie slag geven op de vijs in de rechterbovenhoek».

Een instrument is altijd een hulpmiddel, een buitengewoon hulpmiddel soms. Maar dit belet niet dat we het als alwetend en afdoende moeten beschouwen of dat we het minachtend moeten bekijken.

We moeten het tot zijn volle waarde weten te gebruiken, niet meer en niet minder. Maar dat is een werk van aanleren en — door onze behoudensgezindheid — zijn de robotten ons de laatste jaren voorbijgelopen.

J. H. K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Hoopen dat je gijnder van al de uitspattingen van nieuwjaarsavond geneezen zijt, want je sluit het oude jaar goed, maar je doet dat over 't algemeen zooda-nie goed dat je 't nieuwe begint met zeer in jen hoofd of eentwaar elders.

Bij ons thuis is 't goed afgeloopen, me zijn niet naar Brussel geweest gelijk d'andere jaaren, maar we hebben dadde in familie gevierd met mijn schoonmoeder derbij. Me hebben wel een beetje teengslag gehad met die feeste, maar 't was anders wel.

Allez, Euphrasie zegt teegen mijn: me gaan weere een kieke in de pot steeken, maar 't was ik die 't moesten greedmaken. Ze had een leevend kieke gekocht op de markt omdat ze ton zeeker is dat ze wel een kieke en geen kalkoe-ne of een haane of een henne krijgt. En nu was het de bedoe-linge dat ik dat kieke moesten dooddoen, pluimen en zijn derms uithaalen, en binstdewijle trok ze zij naar de kwaffeur voor heur haar te laten doen.

'k Zij ik een braave mensch en 'k zoen geen vliegsje kwaad doen, 'k laten vaaren van een kieke te keelen. 'k Zeggen in mijn eigen, 'k gaant gaan vraagen aan de lange Charel van beneen. Maar 't oenge-luk wilde dat de deezen niet thuis was maar je koste alle momenten binnen kommen, zei zijn vrouwe en ze zoud hem zenden.

Dat is allemaale niettent alsten niet te lange wegzit, want 't moes-te klaar zijn teegen dat Euphrasie weere thuis kwam en je kant toch geen kieke leevend pluimen en zijn derms uithaalen binst datten nog leeft. Waaren'k een dokter geweest, dat gieng niettent geweest hebben om de derms uit een leevend kieke te haalen: ze doen het wel met leevende menschen. Maar 't stoend ook in Euphrasie zijn boek niet hoe dat dadde ge-beurde.

Maar 't gerochte bij den vieren en de Charel was daar nog niet. 'k Kosten algelijk niet blijven wachten en 'k kreegen almeteenkeer een gedacht: dat kieke op avanse te pluimen binst dat 't nog leefde. 't Gaat best als ze nog warme zijn, maar 'k en kosten 't gelijk niet oover mijn herte krijgen als ik in die beeste zijn oogen keeken: je zat daar zoo triestieg te tsjoeren in zijn kartonnen dooze achter de stoove.

Maar 't is op zulke momenten dat je de beste gedachten krijgt en 'k peinsden op mijn elletriek scheermes: dat was een gedacht, dat kieke scheeren zoender zeepe en zijn pluimen giengen af zijn zoender datten 't zelve voelde. Ik dat kieke van achter de stoove gehaald, op de taafel gezet, een handdoek roend zijn nekke en aan 't scheeren. 't Was zeeker den eersten keer dat die beeste geschooren wierd, en dan nog met den elletriek, je verroerde van geen vin en 't was maar alsten in zijn bloote flikker stoend datten 't gewaare wierd datter eentwadde gebeurd

was want je vluchtte achter de stoove: misschien wel van de koe-de of van beschaamdheid. Maar 'k moeten 't zeggen gelijk of dat 't was: 't was stief prooper gedaan, ter stoend geen pluimtje meer op geheel dat kieke, zoo groot of datten was. 'k Hebben dat kieke moeten trachten te pakken ook om een beetje kleeren aan te trekken, niet omdat 't koed was, maar voor de kienders. 't Lukte achter dat een vaaze van de schouwe, de koe-koek orlooge en de kerstboom teegen dek gesleegen waaren en 'k hebben het in een sjetje baaj van Euphrasie gedraaid.

Almeteenkeer 'k hooren entwien de trap opkomen, 'k zeggen: nè de lange Charel is daar voor dat kieke dood te doen, maar 't was Euphrasie. Ehwel, zei ze, achter dat ik gezeid hadden dat heur nieu-we permanenche veele beeter was of de deezen van Manse, is dat kieke gepluimd? 'k Zeggen: ja't. En heb je 't gekuist en zijn derms uitgehaald. 'k Zeggen: neen'k, 'k hebben dadde aan joen gelaaten. Ah joen viezen apostel, zei ze, 'k moeten 't ik weere opklaaren. Maar als ze dat kieke zag zitten achter de stoove in zijn bloot (ge-sensureerd) kost ze 't ook van oover heur herte niet krijgen om zijn derms uit te haalen.

'k Moesten't te wege dood doen, maar ik zeggen: doet gij dadde maar zelve, ik zijn daar de man niet voeren. Ik ook niet, zei ze en als me naar dat kieke keeken dat daar zoo schaamel zat te kijken door die mouwe van Euphrasie zijn groene baai dat ik oover zijn kop getrokken hadde, kreegen me de traanen in ons oogen en Euphrasie zei met een snik in heur stemme: 't is voor iedereen nieu-wjaaravond, me gaan maar een keer geen kieke eeten en een goed werk doen. Me gaan van den avond maar een ossetoenge klaar maaken dat gaat ook smaaken. 'k Zeggen: eethee, eentwadde die uit een ander beeste zijn muile komt. Enwel 't is goed, zegt ze, viezen apoteeker da je zijt, me gaan dan maar eiers eeten. En 't was goed ook. De friekoo was eerste klasse en me waaren allemaale schrikke-lijk welgezind en me hebben lange gezoengen en gedroenken totdat me aan de poddieng wilden begun-nen.

Maar van dat kieke gesprooken, de lange Charel is daags na-dien thuisgekomen en eer datten geneezen was van de blauwe pleken dat zijn wijf hem gesleegen hadde om ons kieke te komen keelen, was dat kieke al van zijn eigen zelve en van de koude doodgegaan en me gaan het nu zondaage opeeten met gestoofde appels en patattefriet. Als je dik-kersten goeste hebt om te komen eeten, moet je 't laten weten. Ik en kunnen 't oover mijn herte niet krijgen 'k hebben te veele hertzeer als ik op dat beestje peinsen en 'k gaan morgen al in zee om 't rap te vergeeten.

Tot 't naaste reize, over en slui-ten maar.

Stierman Lèeze.

De Raad van Beheer van de Motorvisserij N.V.;
De Raad van Beheer van Ostend Stores & Ropeworks N.V.;
De Raad van Beheer van de Frigorifères du Littoral N.V.;
De Raad van Beheer van Nouvelle Filature et Corderie de Hamme N.V.,

hebben de droeve plicht, het afsterven aan te kondigen van hun Voorzitter en Beheerder,

DE HEER

PIETER DELBAERE

Godvruchtig overleden te Ukkel op 5 januari 1957 na ontvangen te hebben de Heilige Sacramenten. De begrafenis heeft plaats gegrepen te Ukkel op woensdag 9 dezer.

5701V

De O.297 «Rubens» gedoopt

Het is elkeen in visserijmiddens bekend dat in januari een paar zeer grote eenheden, wellicht de grootste van onze visserijvloot, de Oostendse haven zouden aandoen, gebouwd in Engeland, voor rekening van de rederij N.V. Motorvisserij.

De eerste van deze twee eenheden heeft donderdagnamiddag de haven van Oostende aangedaan onder bevel van kapitein Emiel Tratsaert, die met de ondervinding hem eigen, met bekwame hand het vaartuig de vissershaven binnen-leidde.

Vooraf was de heer Charles Decrop, zoon van de heer Lucien Decrop, een viertal weken geleden naar Beverley afgevaaren om op de werven Cook, Welton and Gemell, de proefreizen mee te doen en ontvangst te nemen van de O.297 «Rubens», welke weldra gevolgd zal worden van een tweede soortgelijk vaartuig.

DE DOOP

De traditionele doopplechtigheid had zaterdagmorgen te 11 uur plaats in de vissershaven nadat te 9 uur een H. Mis was opgedragen tot welzijn van de bemanning.

Op de plechtigheid werden de personaliteiten ontvangen door de heer Lucien Decrop, afgevaardigde-beheerder van de N.V. Motorvisserij.

Onder de verdere personaliteiten bemerkten we de burgemeesters van Oostende en Stene, volksvertegenwoordiger De Kinder; Dehouck, schepen van Openbare Werken; senator De Winter; De Vos H., ere-directeur-generaal van het Zee-wezen; Velthof; Mollemans; Menu; Stradiot; C. Menu; Van Molle; Caesstecker; A. Lammens van B. P.; Jean Dehondt, voorzitter van de Handelskamer; Blondé A.; Maria-Jozef Porta; Evrard, aalmoezenier; de leerlingen van de Vrije Visserijsschool en nog verschillende leveranciers en personen uit maritieme en zakenmiddens.

Na de inwijdingsplechtigheid door E.H. Evrard, had het traditioneel bezoek plaats aan deze prachtreier, welke deze week reeds afgevaaren is om een eerste reis naar IJsland te ondernemen, waarna de visserij op Groenland zal bedreven worden.

Dit vaartuig heeft een bruto tonnemaat van 811 Ton en Netto 287.

Het heeft een lengte van 62,50 m., een breedte van 9,75 m. en een holte van 5 m. Het is voorzien van een triple expansie stookolie machine van 1450 PK en heeft slaapruiimte voor 36 man. Het is tevens voorzien van een gans moderne koelinstallatie en heeft een visruim van 5.000 bennen vis, wat ongeveer 250.000 kg vis vertegenwoordigt.

Het heeft daarenboven een volledige vismeelinstallatie en er is ruimte voorzien voor het vlekken van vis.

Het is daarenboven voorzien van 3 rafts, de nieuwe reddingsmiddelen, waarmede vorig jaar door Engelse deskundigen werd gedemonstreerd.

In één woord, deze prachtreier, thans de grootste van de Belgische vissersvloot, behoort op gebied van comfort en uitrusting tot de meest moderne van Europa en is dan ook waardig van de naam van de grootste Vlaamse schilder aller eeuwen.

Mocht de 20-koppige bemanning er behouden mee varen en rijke vangsten aanvoeren van zijn verre reizen, is de wens van al wie het met den visserij goed meent.

HOOGWATER

JANUARI

11 vrij	07.53	41	02.12	15
	20.44	40	14.50	13
12 za	09.12	41	03.21	14
	21.54	41	16.04	12
13 zo	10.22	43	04.31	12
	22.58	43	17.07	10
14 ma	11.22	45	05.34	9
	23.49	46	18.05	7
15 di	—	—	06.30	6
	12.14	48	18.52	6
16 wo	00.36	48	07.21	3
	13.02	51	19.39	4
17 do	01.20	51	08.09	1
	13.50	52	20.26	3

V. B. Z. - K A L E N D E R

Zaterdag 12 januari :

V. B. Z. ZITDAG, vismijn

Nieuwpoort, tussen 15 en 17 u.



Beter één vogel in de

hand, dan tien in de

lucht !

DE SCHULDEN VAN DE REDERS TIJDENS DE OORLOG

De Regie krijgt ongelijk

We hebben enkele weken reeds gemeld dat in een zaak met de Regie van het Zeewezen vonnis werd geveld — na bijna acht jaar proceduren — waarbij de Regie van het Zeewezen in het ongelijk gesteld werd.

Dit vonnis zal zeker vele kustvissers-reders verheugen die nog zagezegde schulden hebben aan de Regie.

Volgens dit eerste vonnis heeft de Regie niet het minste recht op eisen van terugbetaling van voorgeschieden verzekeringspremiën, demagnetisatiekosten en andere.

De sommen die zij dan ook afgehouden heeft ter gelegenheid van andere terugbetalingen, werden onwettelijk afgehouden.

Het kan nu wel zijn dat de Regie tegen deze uitspraak in beroep gaat. Kans of geen op winnen, het kost hen toch geen cent : de processen worden toch gevoerd met de centen van de belastingbetalers.

Intussen kunnen de leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij, die lastig gevallen werden door de Regie voor het betalen van bepaalde bedragen of die nog geld te goed hebben van de Regie wegens sommen die werden afgehouden, hun papieren reeds klaar maken, tenware een beroep de zaak nog een paar jaar verlengt.

We komen later op deze zaak terug, daar dit vonnis belangrijke gevolgen heeft.

Hiervoor had het Verbond Meester Six aangeduid, die met de grote bevoegdheid hem eigen, het pleit won. Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft in deze aangelegenheid het belang der reders, vooral der kleine reders, met succes verdedigd.

Misschien komt er nooit een beroepszaak, dan kunnen wij onmiddellijk het tweede bedrijf inzetten, namelijk : de likwidatie van alle nog hangende aangelegenheden : zaken die overgemaakt werden door de Regie aan de fiskus, bedragen die reeds door de regie werden afgehouden, enz...

Dan zal men binnen afzienbare tijd een der laatste miseries van deze oorlog als afgedaan kunnen beschouwen.

Daarom worden de reders aangeraden, zo ze vanwege de Regie lastig gevallen worden, zich tot het Verbond te wenden of tot dhr Vandenberghe, die sedert 1947 door het Verbond belast werd de belangen van de kleine en middenslagreders te behartigen.

BEVORDERINGEN bij het MINISTERIE VAN LANDBOUW

Bij Koninklijk Besluit van 22 december werden volgende ambtenaars van het Bestuur der Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw, waarvan de Zeevisserij afhankelijk is, bevorderd :

Tot hoofdinspecteur-directeur : de Heer Watson G., adviseur.

Tot hoofdinspecteur-directeur : de Heer Mostin, adviseur.

Tot e.a. inspecteur-dienstchef : de Heer L. Lion, adjunct-adviseur en voor het ogenblik kabinetssekreteraris van de Heer Minister.

Onze welgemeende gelukwensen !

Aan onze lezers : GEEN VERKOOP MEER ZONDER ABONNEMENTEN

Vanaf 1 januari zal « Het Visserijblad » nog slechts als abonnement door de post aan huis besteld worden.

Wie zich voor 1957 er op wil abonneren gelieve het bedrag te storten op onze postcheck 41.89.87. Anderzijds is het blad alleen verkrijgbaar bij « Noordzee »-Boekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende.

De mazoutwestie

Bijna twee maanden lang heeft het Verbond der Belgische Zeevisserij zich bezig gehouden met het vraagstuk der bevoorrading van onze visserijvloot in motorbrandstof, tengevolge van de laatste gebeurtenissen op nationaal en internationaal gebied.

Dat het voor sommige vaartuigen tot geen catastrofe gekomen is, is te danken aan deze voortdurende tussenkomsten.

Voor de maand januari 1957 werden volgende schikkingen getroffen door het Ministerie van Economische Zaken :

1) het toegekende contingent motorbrandstof voor januari 1957 is gelijk aan het verbruik tijdens de maand januari 1956 per vaartuig;

2) er wordt bijgevolg deze maand geen aftrek gedaan van 10 p.c.

Voor veel schepen zal dit niet voldoende zijn vermits :

a) de meeste schepen die verleden jaar op haring uitvoeren, dit jaar op vis gaan en bijgevolg een groter verbruik hebben.

b) sommige vaartuigen in 1957 tijdens de maand januari één reis meer zullen doen in januari 1956.

c) bepaalde schepen een sterker motor bezitten dan in januari 1956.

d) nieuwe reders een gemiddeld contingent bekomen van de andere schepen hunner klasse.

Met het Verbond der Belgische Zeevisserij en het Ministerie van Economische Zaken werden volgende schikkingen getroffen teneinde in eventuele tekorten te voorzien :

— de reders vragen aan hun mazoutverdelers hoeveel hun contingent voor de maanden : januari, februari en maart bedraagt ;

— wanneer ze denken dat ze niet voldoende mazout zullen krijgen, dienen ze het Verbond der Belgische Zeevisserij tijdig op de hoogte te brengen (minstens een viertal dagen op voorhand) met volgende stukken :

a) logboek van vorig jaar waarin het verbruik opgeschreven staat,

b) eventueel de facturen van de verdelers,

c) de reden waarom ze geen mazout genoeg zullen hebben.

Dergelijke schikkingen zijn eens te meer weinig praktisch en getuigen hoe weinig het Min. v. Econ. Zaken, zaken kent. Men zou waarlijk zeggen, dat de bureaucraten niet het minste benul hebben van 's lands economisch leven en niet weten welke praktische maatregelen dienen genomen om een nijverheid toe te laten voor te werken.

Wij zullen er dan voor zorgen dat hen binnen de kortst mogelijke tijd toelating gegeven wordt om al de mazout te laden die ze nodig hebben.

De leden van het Verbond der Belgisch Zeevisserij welke geen moeilijkheden willen hebben, gelieven zich bijgevolg stipt te houden aan deze onderrichtingen en ons tijdig op de hoogte te brengen.

EEN KNAP BOEK OP ALLE VISSERSVAARTUIGEN EN IN ALLE VISSERIJMIDDENS VAN HET GROOTSTE NUT

Rond 1 januari is de Belgische-Nederlandse Visserij Almanak voor 1957 verschenen, dat niet minder dan 80 bldz. omvat van allerlei aangelegenheden van zeer groot belang voor onze vissers op zee.

Dit prachtwerk is verkrijgbaar :

IN BELGIE

1. Ter drukkerij St Jorisstraat, 18, Oostende.
2. Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende.
3. Hand in Hand, Oostende.
4. Hand in Hand, Zeebrugge.
5. Frans Timmerman, Nieuwpoort.
6. Onderlinge Visafslag, Vismijn, Oostende.

IN NEDERLAND

- Nautilus, Scheveningen.
IJmuiden Stores, Scheveningen.
Firma Wed. J. van de Toorn, Scheveningen.
IJmuiden Stores, IJmuiden.
Jac. v. Laar, IJmuiden.
Rodenberg en Zoon, IJmuiden.
Dirk Plug, IJmuiden.
Firma J. van Beelen, IJmuiden.
Erasmus, Breskens.
Boekhandel de Jong, Katwijk.
N. V. Observator, Westzeedijk, 52, Rotterdam C.

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

Tengevolge van het slingeren van het vaartuig is Henri BARBAIX, schipper van de O.242 van de brugtrap gevallen. Hierdoor liep hij verschillende kneuzingen op aan de borstkas en het linkerbeen.

LAFERE Marcel, matroos aan boord van de O.276, is uitgegleden op dek, waardoor hij zich kwetste aan de linkerborst.

Ingevolge het slechte weder is VERCNOCKE Louis, matroos aan boord van de O.118 van de rederij Brunet en Co, gevallen op dek. Het slachtoffer diende te worden verzorgd in het hospitaal te Newlyn, alwaar de dokter een spierscheuring alsmede verscheidene ribbreuken vaststelde. De matroos werd aldaar achtergelaten om er verder te worden verpleegd.

DECKMYN Alfons, motorist op de O.77, kwetste zich aan de lies terwijl hij een ben vis verplaatste.

DECOMBER Jozef, motorist aan boord van de O.25 van de rederij Lambrecht, is uitgegleden en gevallen, waardoor hij zich kwetste aan de linkervoet. Het slachtoffer is dan ook een tweetal weken werkonbekwaam.

Terwijl GOES Michel, matroos op de hoogzeetreiler O.31 «John», een kabel splitste, prikte hij zich in de linkerhand.

DESCHEPPER Frans, eigenaar van een schipper op de O.96, werd door een hevige golf omvergesmeten. Hij werd een tweetal ribben gebroken.

ZEEBRUGGE

Terwijl WOUTERS Gerard, stuurman van de Z.425, een kabel splitste prikte hij zich in de hand. Naderhand verzwoor de wonde waardoor ni jeen tiental dagen werkonbekwaam is.

GUILBERT Pierre, matroos aan boord van de Z.540, prikte zich ook in de rechterhand terwijl hij werkzaam was aan dek.

BOUSSEMAERE Roger, scheepsjongen op de Z.447, werd door een staaldraad gestoken in de rechterwingsvinger.

Terwijl hij hielp de vangst inhalen, werd ook POPELIER Robert, schipper van de Z.480 gestoken door een kabel. Naderhand ontstonden er klieren waardoor het slachtoffer momenteel werkonbekwaam is.

DEGRAEVE Joseph, motorist aan boord van de Z.460, is nitgegleden terwijl hij de vis loste. Hierdoor bezeerde hij zich aan de rechterenkel.

SAVELS Henri, scheepsjongen op de Z.63, trapte in een vishaak. De haak drong doorheen zijn laars en veroorzaakte een diepe wonde aan de linkervoetzool.

VANHOORNE Alfons, stuurman aan boord van de Z.529, kreeg een touweinde tegen het linkeroog, waardoor dit ernstig werd gekwetst.

★ Oude gazetten te koop : 2 frank.
per kgr. Bureel blad.

Visserijnieuws uit Nieuwpoort

HAVENBEWEGING

De bedrijvigheid op de haven heet zich tijdens de maand december beperkt tot de vissersnaven. Geen enkele vrachtboot deed onze instellingen aan, terwijl ook in de yachthaven geen teken van leven werd waargenomen. — N.

VISMIJN-VERRICHTINGEN

Tijdens de maand december werden de volgende verrichtingen gedaan :

Vis : 702.559 fr.
Garnaal : 849.990 fr.
Sprot : 841.353 fr.
Samen : 3.393.903 fr.

OPGESLEEPT

De O.283 van de Gebrs Ghys moest naar Oostende opgesleept worden door de O.284 met korre in de schroef.

BINNENKORT DE NIEUWE ESSEX-FERRY TE ZEEBRUGGE

Op woensdag 16 dezer komt de nieuwe ESSEX-ferry voor de eerste maal te Zeebrugge aanleggen om er wagons op te laden. Dit geldt als een proefvaart om vast te stellen of alles naar wens verloopt bij het lossen en laden van de wagons.

Dit nieuw schip liep op 24 oktober 11. van stapel op de bekende scheepswerf Clydebank te Glasgow, en kost de mooie som van 84 miljoen Belgische frank. Het heeft een totale spoorlengte van 340 m. en zal ongeveer een 40 à 42 wagons per reis kunnen meenemen. Het zal tevens zes passagierscabines hebben die elk twee passagiers kunnen herbergen. Het heeft een lengte van 115 meter en een breedte van 18 meter. Het is uitgerust met twee motoren van 1600 p.k. en het zal een gemiddelde snelheid van 13,5 knopen kunnen bereiken. Aldus zal de oude ESSEX-ferry uit de vaart genomen worden en verkocht worden voor schroot. De oude ferry werd eveneens op dezelfde scheepswerf gebouwd in 1917 en maakte reeds beide wereldoorlogen mede. Het was het eerste schip dat na de oorlog in onze haven verscheen. De baggermolen van de firma Decloedt moest op deze bewuste dag in 1946 voor het schip varen en de vaargeul vrij maken voor het schip. De twee andere Ferries die voor de oorlog te Zeebrugge aankwamen, werden beiden gekelderd tijdens de laatste wereldoorlog.

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

Uitbreiding vissershaven te Zeebrugge

In het Oostdok werd dezer dagen de laatste paal geheid voor de aanleg van de omringende kaaien. Nu zal men overgaan tot het gieten van een betonnen muur op de geheide palen. De helling zal bezet worden met arduinblokken. Eens deze werken voltooid, zal men over ongeveer 400 meter kaaimuur meer kunnen beschikken en de vismijn verder kunnen uitbreiden.

GEVAARLIJKE ROUTES OP ZEE

De aandacht van de vissers wordt gevestigd op het feit dat de wateren rond de geveegde passen gevaarlijk blijven.

De opmerkingen dienaangaande vermeld in NEMEDRI blz. 7 dienen in acht genomen.

Oostende, 7 januari 1957
De Hoofdwaterschout der Kust.

VISUITVOER NAAR AMERIKA

De uitvoer van de Duitse voedingsnijverheid naar Amerika wijst een lichte stijging aan, uitgenomen voor de visprodukten. Hier valt een verlaging waar te nemen van ongeveer 10 t.h. Het moet zijn dat Amerika een grotere voorkeur krijgt voor het Duitse bier, want de uitvoer hiervan verdubbelde !

MINIATUUROORLOG TEGEN VISSERS IN... MEXICO

Momenteel wordt er krijgertje gespeeld in de Golf van Mexico tussen Mexicaanse oorlogsscheepjes en Amerikaanse vissersschepen.

De moeilijkheden begonnen wanneer men ontdekte dat een zeker gedeelte van de Golf van Mexico, echter dicht bij de kust gelegen, bijzonder garnaalrijk was. Vissersschepen uit verschillende Amerikaanse havens kwamen er op af.

Mexico beweert dat deze schepen niet dicht bij de kust mogen komen dan 9 zeemijlen, terwijl Amerika het bij 3 mijlen houdt. In afwachting van de oplossing van het geschil kwamen verschillende Mexicaanse kanonboten ter plaatse. De Amerikaanse schepen welke binnen de 9 mijlen grens aangehouden werden, worden niet alleen hun netten en vangst in beslag genomen, maar krijgen tevens een boete van 50.000 F.

Men mag wel zeggen : de garnaal wordt duur betaald...

SCHADEGEVALLLEN

OPGESLEEPT

De O.220 van mevr. Torney werd op ongeveer 3 N.W. van Boulogne om hulp gevraagd door het Frans vissersvaartuig B.1697 «Espérance».

De O.220 sleepte de B.1697 veilig de haven van Boulogne binnen en zette vandaar zijn reis naar Oostende voort.

KEERKOPPELING GEBROKEN

Vooraleer weg te varen uit de vissershaven stelde schipper Gonzales vast, dat de schroef alle diensten weigerde. Bij nader onderzoek werd vastgesteld dat de keerkoppeling gebroken was.

MOTORDEFEKT

De Z.777 van Emiel Dobbelaere moest de visserij stop zetten en naar Hoek v. Holland varen omdat de kogellager van de krukas defekt was. Na herstelling werd de visserij verder bedreven.

DE Z.171 MAAKTE WATER

De Z.171 moest de visserij stopzetten nadat vastgesteld werd dat water langs de voorpiek in het schip drong. De haven van Oostende moest aangedaan worden, nadat vastgesteld werd dat het water met pompen niet kon bijgehouden worden.

MOTORBREUK

De O.125 van Debrock Frans, was ter sprotvisserij, toen vastgesteld

werd dat de motor olie verloor langs een barst in de blok van de motor.

MOTORDEFEKT

De Z.528 kwam terug van de visserij toen vastgesteld werd dat het kroonwiel van de keerkoppeling gebroken was. Schipper Serreyn Leon probeerde toch nog op eigen krachten de thuishaven te bereiken, maar moest in de nabijheid van de havenmuur de hulp inroepen van de Z.507, schipper Devinc Gustaaf.

AVERIJ

De Z.529 is bij het uitvaren van de sluis van Oostende tegen een wrijfpaal terechtgekomen met de steven aan stuurboordzijde. De wrijfpaal werd vernield.

OPSLEPING

De Z.510, schipper Vantorre Urbain, bevond zich ter visvangst toen de motor plots onregelmatig begon te draaien en defekt aan de drijfstaang en de achtercilinder overkwam. De hulp werd ingeroepen van de Z.274, schipper Savels René, die de Z.510 behouden naar de thuishaven opsleepte.

VISLIER GEBROKEN

De Z.149, schipper Depaape Frans, bevond zich ter visvangst toen na de sleep de korre moest opgehaald worden en de as van de lier brak. Hulp moest ingeroepen worden van de in de nabijheid vissende Z.519, schipper Dhondt Albert, die de korre moest komen opwinden.

Pieter Delbaere ging heen

Vlaams voorman ook in
visserijmiddens gekend

In de nacht van 5 op 6 januari overleed, in het ziekenhuis St Elisabeth te Ukkel, de Heer Pieter Delbaere.

Geboren in 1882 uit een Kortrijkse familie van handelaars, heeft hij zijn gehele leven een voorname plaats ingenomen in het Vlaamse bedrijfsleven.

Na 1918 vestigde hij zich te Gistel en was de ziel van de wederopbouw van de Westvlaamse hofsteden. Nadien werd hij medestichter van Banken en financiële instellingen.

Het ene initiatief volgde op het andere met ondernemingszin doorgevoerd. Hij richtte textielbedrijven op die een grote uitbreiding kenden.



Ook in de zeevisserijwereld bekleedde hij een voorname plaats. Op 27 augustus 1927 werd hij beheerder bij de NV Ostend Stores en Ropeworks, waarvan hij op 1 maart 1929 voorzitter werd benoemd.

Toen de N. V. Motorvisserij eind 1929 opgericht werd, werd hij eveneens tot voorzitter aangesteld en bleef deze functie vervullen tot aan zijn dood.

In september 1946 werd hij beheerder van de N. V. Les Frigorifères du Littoral en hielp daadwerkelijk mede aan de vergroting en de modernisatie dezer instellingen.

Benevens zijn talrijke bedrijfsheden was hij beheerder van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid, lid van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven, ondervoorzitter van het Verbond der Belgische Nijverheden, stichter en beheerder in 1926 van het Vlaams Economisch Verbond, waarvan hij later voorzitter en ere-voorzitter werd.

Aldus werd, veel te vroeg, een rijkgevoeld leven, in dienst van de Vlaamse nijverheid afgesloten, want, ofschoon reeds 74 jaar oud, was de Heer Delbaere nog zeer bedrijvig en stond hij onvermoeid op de bres tot de ziekte hem verplichtte zijn activiteiten te verminderen en hij tenslotte, na een heelkundige bewerking, aan onze nijverheid ontrukkt werd.

De nijverheid en gans het handeldrijvend Vlaanderen verliest in hem een groot en knap figuur.

Aan zijn familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

BIJDAGEN VOOR DE GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE ZEEVISSERIJ

In het Belgisch Staatsblad verscheen het Koninklijk Besluit van 21 december 1956 welke de bijdragen vaststelt door de zeevisserijders te betalen aan de gemeenschappelijke kas voor de zeevisserij.

Deze worden als volgt vastgesteld (artikel 1)

a. voor de afdeling gewone arbeidsongevallen : 1,17 p.c. van de bruto opbrengst der vangsten ;

b. voor de afdeling ongevallen tengevolge van oorlogsfeiten : 0,01 p.c. van de bruto opbrengst der vangsten ;

c. voor het steun- en verzorgingsfonds : 0,07 p.c. van de bruto-opbrengst der vangsten.

Hetzelfde Koninklijk Besluit geeft uitleg over wat dient verstaan als bruto-opbrengst, namelijk de totale opbrengst, zonder enige aftrek van de verkoop der vangsten zowel in de vreemde als in België.

Er wordt bijgevolg geen melding gemaakt van het verkopen in de vismijn. Wie dus gedeeltelijk zijn vangst buiten de vismijn verkoopt heeft de verplichting ook op dit gedeelte de bijdrage voor de G.K.Z. te betalen.

Wanneer nu om een of andere reden de bruto-omvang niet kan worden bepaald, worden de bijdragen vastgesteld percentsgewijs op de gemiddelde jaarlijkse winsten of lonen die vastgesteld werden door de wet op de arbeidsongevallen, met een maximum van 120.000 fr.

Dit percent wordt berekend volgens de motorsterkte van het vaartuig. Vaartuigen tot 119 P.K. betalen aldus :

voor gewoon risico :	2,84 %
voor oorlogsrisico :	0,02 %
Steun- en verzorgingsfonds :	0,17 %
of in totaal 3,03 % op de gemiddelde lonen,	
vaartuigen van 120 tot 349 P.K. betalen :	
voor gewoon risico :	5,78 %
voor oorlogsrisico :	0,05 %
Steun- en verzorgingsfonds :	0,25 %
samen :	4,26 %
Vaartuigen van meer dan 350 p.k. en stoomvaartuigen :	
voor gewoon risico :	1,29 %
voor oorlogsrisico :	0,01 %
steun- en verzorgingsfonds :	0,36 %
totaal :	6,19 %
Scheldevisserijvaartuigen :	
voor gewoon risico :	1,29 %
voor oorlogsrisico :	0,01 %
steun- en verzorgingsfonds :	0,10 %
samen :	1,40 %

Deze percenten op de lonen kunnen door een reglement van de G.K.Z. verminderd worden in geval het vaartuig gedurende meer dan een maand onvrijwillig opligt. Zijn de vaartuigen minder dan 15 B.T. groot, dan mag de vermindering voor onvrijwillige oplichten toegepast worden gedurende minder dan een maand.

Dit Koninklijk Besluit is in werking getreden van 1 januari 1956 ar.

André TIMMERMANS bevorderd

tot DIRECTEUR-COMMANDANT VAN DE BELGISCHE
LOODS- EN REDDINGDIENSTEN VAN DE KUST.

Was voorheen Commandant der Oostende-Doverlijn.



Deze foto toont ons kommandant A. Timmermans in gesprek met Prins Albert.

Maandag kwam te Oostende het bericht toe der bevordering van de heer André Timmermans, kommandant op de maalboten Oostende-Dover, tot Commandant-directeur van de Belgische Loods- en Reddingsdiensten van de Kust. Hij werd reeds als zodanig dinsdag aan het personeel voorgesteld.

De benoeming van de heer André Timmermans is voor de Loods- en Reddingsdiensten een uitstekende zaak omdat het niet alleen een knap ambtenaar is, maar zijn verdiensten als zeeman staan in maritieme kringen zeer hoog aangeschreven.

Hij was het die op kranige wijze bij een ontploffing van een ketel voor de haven van Duinkerke een Belgische maalboot van de Oostende-Doverlijn op het strand stak en op koelbloedige wijze het leven van bemanning en passagiers daardoor reedde.

Hij is de broeder van ere-commodore Georges Timmermans. Zijn vader was destijds politiecommissaris.

Als plaatsvervanger van Com. Roets, die insgelijks een zeer knap zeeman was, kon deze zeer moeilijke post aan niemand beter toevertrouwd worden.

We zijn overtuigd dat deze kranige zeeman zijn moeilijke en delicate taak in alle weer en wind op de meest voortreffelijke wijze zal vervullen.

Ons blad sluit zich dan ook spontaan aan, bij de vele gelukwensen hem te dezer gelegenheid betuigd.

SCHADE AAN SCHROEF

De O.326 heeft de Oostendse haven aangedaan, waar vastgesteld werd dat een top van het schroefblad afgerukt werd en dat er water in het visruim kwam.

Ook de visserij die zo dikwijls beroep heeft te doen op onze Loods- en Reddingsdiensten, zal in hem de man vinden, die beter dan wie ook, de noden van hen die op zee om hulp vragen, begrijpt.

Mocht hij deze post lang bekleden, is zeker de wens van alle zeeleden, tot welk land ze ook behoren.

DE REDAKTIE.

WEDEROM EEN REKORDCIJFER IN DE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE

Toen in begin december 1955 voor de eerste maal de viering van de 100 miljoen doorging in de vismijn, 100 miljoenste frank die aangebracht werd door reder August Van Heetvelde uit Blankenberge en op het einde van het jaar de 112 miljoen bereikt werd, zou niemand durven vermoeden hebben, dat dit cijfer van 1955 met 24 miljoen verbeterd zou worden, zijnde een-en-twintig ten honderd meer dan het vorig jaar. In 1956 werd werkelijk de formidabele som bereikt van 136 miljoen waarvan 50 miljoen voor de garnaalverkoop en 86 miljoen voor de visverkoop.

Met de verkoop van 50 miljoen frank garnaal per jaar, prijkt Zeebrugge dan stevig op de plaats van eerste garnaalhaven van België en tevens tweede als vissershaven na Oostende. De reden van die grote vermeerdering is vooral te danken aan de grotere omvang van de vloot en ook aan de moderner uitgeruste vaartuigen, die veiliger kunnen uitblijven bij stormweder en dus meer visdagen tellen per jaar dan vroeger.

Voor toekomstige jaren hopen wij dat we bij het 150 miljoen komen, wat helemaal geen utopie is, gelet op de zich steeds uitbreidende vissersvloot, en de steeds technischer uitgewerkte materialen, waardoor de visopbrengst steeds groter wordt. — Z.

Oostende

Marktoverzicht

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7,50 th. niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

Ongeveer evenveel vis op de markt als verleden week, maar nu verdeeld over drie verkoopdagen. Aan IJslandse vis was meer aan wal gezet. Daarentegen daalden de aanvoeren van de Noordzee en het Kanaal, dit vooral door het aanhoudend slechte weer op die visgronden, waardoor slechts weinig kan gevisst worden. Tenslotte werd ook van de Oost en de West minder binnengebracht. Van Noorwegen was ook deze week weer een schip aan de afslag met een omvangrijke vangst. De prijs voor deze soorten lag echter veel lager dan voor de andere soorten. In totaal verkochten 55 vaartuigen hun vangst die 11.313 bennen vis en 23.100 kg tong bedroeg. De verdeling was als volgt: Zes IJslanders met samen slechts 4.665 bennen vis. De prijs was echter zeer goed, vooral voor kabeljauw die weer

zeer schaars werd aangevoerd. Koolvis was vooral duur op de dinsdagmarkt. Ook voor de andere soorten een prijsstijging op dinsdag. Lonende opbrengsten. Vijf vangsten van de Moray Firth, samen 900 bennen. Ook hier kleine vangsten en hoge prijzen. Een vangst van Noorwegen van 2.300 bennen. Tien schepen van het Kanaal voorzien de markt van 1.040 bennen vis en 7.400 kg tong. Weinig omvangrijke vangsten. Rare vissoorten boeken hoge prijzen, terwijl ook tong aan de dure kant is. Van de Witte Bank kwamen 6 schepen die 455 bennen vis en 7.300 kg tong aanvoerden. Hoogste prijzen voor tong werden genoteerd op de sluitingsmarkt. Acht vangsten van de Oost bestonden uit 730 bennen vis en 4.200 kg tong. Meestal mooie vangsten. Korte reizen en prima kwaliteit. Van de West werd door 16 schepen 1.190 bennen vis en 4.200 kg tong aangevoerd. Ook hier mooie vangsten en prima kwaliteit. Hoge prijzen vooral op de woensdagmarkt.

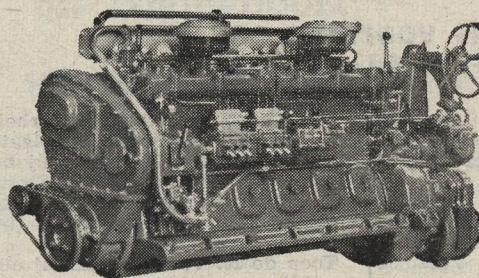
Zaterdag 5 januari 1957

WITTE BANK				
O.218	14	100	1500	124.500
KUST				
O.36	1	8	—	6.290

Een mooie vangst van de Witte Bank. Tamelijk veel tong. Goede prijzen voor pladijs en iek.

	5-1-1957	7-1-1957	8-1-1957	9-1-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	43,30-56,—	42,50-47,80	41,80-48,—	42,—51,—
3/4 tongen — Sole 3/4	49,80-55,—	57,50-59,—	51,80-57,60	60,40-63,60
Bloktongen — Sole moyenne	48,—50,—	52,—56,—	55,—58,40	60,20-64,60
Voor-kleine — Petite	44,—	49,40-55,50	53,40-55,80	58,40-61,50
Kleine tongen — Toute petite	35,—	35,50-49,—	48,80-51,—	46,—55,20
Tarbot, grote — Turbot, gros	42,20	37,—43,—	38,—42,—	41,50-50,—
Middel — Moyenne	23,50	27,—35,—	27,—33,—	29,80-37,50
Kleine — Petite	—	14,—22,—	13,—24,—	18,50-23,80
Griet — Barbue	—	—	—	—
Middel — Moyaen	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—
Schol — Plie	11,60-11,90	9,50-13,60	11,—12,60	8,70-12,40
Grote iek — Grosse	15,80	11,50-16,60	11,80-15,80	11,80-16,—
Kleine iek — Petite	17,10	12,—16,20	13,—15,—	13,80-14,60
Iek 3e slag — 3e sorte	14,20	11,60-15,30	12,40-13,40	12,20-15,—
Platjes — Toute petite	6,20-7,80	7,—9,40	7,80-8,80	6,20-9,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	—	—	16,—18,—	—
Middel — Moyaen	—	12,—14,—	—	—
Kleine — Petit	6,20	8,—11,—	8,60-12,40	13,80
Heek, grote — Merlu, gros	—	27,—	—	—
Middel — Moyaen	—	8,80-25,—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—
Rog — Raie	—	8,60-17,—	9,—16,80	10,—18,50
Rode poon — Perlon	—	21,20-24,20	23,80-29,—	21,—
Grauwe poon — Grondin	—	5,40-15,80	5,40-22,—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	22,—27,—	20,—25,—	30,—
Gullen — Petit cabillaud	4,20-6,40	7,60-10,60	6,80-11,—	11,—16,—
Hozemondhamme — Baudroie	—	7,40-8,—	—	—
Wijting — Merlan	—	20,—22,—	15,—	13,—18,—
Schar — Limande	—	8,20-20,50	9,50-10,—	—
Steenschol — Sole limande	—	6,—7,70	8,60-9,50	—
Zeehaai — Aiguillat	—	—	35,—	—
Hondshaai — Rousette	—	—	—	12,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	—
Makreel — Maquereau	—	13,20	15,—24,50	—
Horsmakreel — Saurel	—	15,60-19,—	17,—22,—	—
Engelse poon — Grondin rouge	—	—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	18,70	—	—
Zeekefiet — Langoustine	—	—	—	—
Schaat — Flotte	—	—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	6,60	4,50-6,—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	7,40-9,40	9,50-10,50	7,50
Leng — Lingue	—	—	—	—
Schartong — Cardine	—	—	—	—
Volle haring — Hareng	—	—	—	—
IJle haring — Hareng guai	—	2,80-4,60	4,—5,—	—
Haringshaai — Latour	—	—	—	—
Steenholk — Tacaud	—	10,60-13,40	—	6,60-8,20
Heilbot — Flétan	—	—	—	—
Koolvis — Colin	—	12,40	—	—
Steur — Esturgeon	—	—	16,—	—
Zeewolf — Loup de Mer	—	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	—	—	—
Zonnevis — St Pierre	—	10,40-12,50	—	—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	—	—	—

GLENIFFER



De betrouwbare
Schotse motoren
voor de visserij.
Modellen van 24
pk tot 160 pk.
Vraagt eens om
toezending van een
catalogus.

N.V. MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat) — Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)
ANTWERPEN

Maandag 7 januari 1957

IJSLAND				
O.285	20	840	—	333.145
O.80	23	1450	—	724.645
O.250	23	325	—	157.330
MORAY				
O.329	18	200	—	110.960
Z.212	16	150	—	130.650
Z.459	16	250	—	174.780
KANAAL				
O.348	13	40	400	72.170

O.165	17	80	1000	100.270
Z.543	14	100	1000	125.790
O.115	16	150	500	120.520
O.253	17	100	1000	103.460
O.457	15	100	900	98.800
O.235	16	220	—	106.440

WITTE BANK				
Z.330	15	75	900	97.270
O.174	15	90	1300	140.875
O.112	16	70	1200	140.430

OOST				
Z.547	13	150	1400	157.090

WEST				
O.196	5	120	300	59.960
O.532	6	60	200	44.530
O.152	5	50	300	38.770
O.289	6	90	200	51.750
O.135	7	60	—	41.810
N.819	8	80	—	57.940
N.761	6	80	200	66.680
B.603	8	70	—	48.320
O.147	7	80	200	62.600

Omvangrijkere aanvoer, vooral van het Kanaal. Lange reizen voor de meeste schepen. Kwaliteit niet voor alle schepen onberispelijk. Mooiste vangsten zijn deze van de West. Steeds kleine vangsten van de Noordzee en van IJsland. Dure IJslandse soorten. Hogere prijs voor tong dan zaterdag. Platvis blijft duur. Mooie opbrengsten voor de meeste schepen.

Dinsdag 8 januari 1957

O.294	21	2300	—	646.245
-------	----	------	---	---------

IJSLAND				
O.224	19	500	—	314.815
O.335	20	850	—	497.340
O.324	19	700	—	314.270

MORAY				
O.108	13	240	—	186.700
O.215	14	60	—	56.560

KANAAL				
O.265	15	70	700	111.180
Z.581	13	100	900	116.740
O.254	11	80	1000	78.315

OOST				
O.243	11	90	900	114.225
Z.545	11	70	900	95.820
O.122	12	60	1000	90.860

WITTE BANK				
O.173	14	70	1400	152.860

WEST				
O.15	8	100	300	81.270
N.7	9	120	—	71.290

Minder variatie in de aanvoer dan gisteren. Overwicht van ronde soorten. Weinig tong. Steeds goede prijzen voor IJslandse vis. Voor de vis van Noorwegen blijven de prijzen laag. Tongprijzen blijven op het peil van maandag. Peperdure kabeljauw.

(Zie vervolg blz. 7)

NIEUWPOORT

	3-1	7-1	9-1
Grote tong — Grosse sole	40	35-40	43
Bloktong — Sole moyenne	51	55	62
Fruittong — Sole 3/4	53	55	62
Schone kleine tong — Petite sole	47	51	54
Kleine tong — Toute petite sole	34	41	50
Grote tarbot — Turbot moyen	40	—	42
Middelm. tarbot — Turbot moyen	30	31	32
Varia — Divers	21	28	27
Griet — Barbue	19	26	33
Pieterman — Grande vive	—	30	—
Grote pladijs — Grosse plie	6	10	15
Middelm. pladijs — Plie moyenne	9	13	18
Kleine pladijs — Petite plie	8	11	11
Deelvis — Portion	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	—	—	—
Gul — Petit cabillaud	15	20	23
Keilrog — Raie radiée	—	—	—
Rog — Raie	15	16	16
Tilten	13	13	12
Scherpstaaarten	11	11	12
Halve man	—	—	12
Grote wijting — Gros merlan	7	11	17
Kleine wijting — Petit merlan	6	8	12
Bot — Flet	—	—	2
Schar — Limande	10	10	15
Zeehaai — Aiguillat	—	9	—
Zeehond — Chien de mer	7	8	8
Robaard — Grondin rouge	17	—	—
Knorhaan — Grondin	11	10	13

ZEEBRUGGE

	7-1	8-1	9-1	10-1
44-45	42-43	42-44	—	—
50-51	54-55	51-53	—	—
55-56	59-60	65-66	60-61	—
56-57	62-63	65-66	62-64	—
55-56	57-58	60-61	63-64	—
40-41	43-44	46-47	51-52	—
29-30	36-37	38-39	40-42	—
19-20	20-21	21-22	25-26	—
22-23	23-24	22-23	24-26	—
36	36	—	20	—
7-10	11-12	8-9	10-11	—
12-13	12-13	11-12	14-15	—
14-15	13-14	12-13	17-18	—
10-11	10-11	10-11	12-13	—
21-22	27-28	31-32	—	—
15-16	20-21	26-27	—	—
20-21	—	—	—	—
13-14	16-17	11-18	—	—
12-13	12-13	14-15	—	—
14-15	14-15	16-17	—	—
7-8	7-8	—	—	—
6-7	8-9	20	13-14	—
—	—	12-14	—	—
3	4	4	—	—
11-12	9-10	11	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	—	—
—	—	—	6	—
—	—	—	—	—

OPBRENGST DER
VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

VRIJDAG 5 JANUARI

Z.518	4	65	40.440
Z.141	7	110	68.770
Z.419	4	40	27.060

MAANDAG 7 JANUARI

Z.270	5	80	57.860
Z.733	8	24	94.470
Z.447	3	20	15.730
Z.491	6	80	54.270
Z.30	3	32	26.860
Z.407	1	75	66.300
Z.461	3	30	25.040
Z.480	4	35	24.420
Z.460	8	100	67.420

DINSdag 8 JANUARI

Z.456	5	85	56.410
Z.526	4	75	58.880
Z.462	10	135	124.890
Z.433	10	95	78.370
Z.530	3	95	73.100
Z.515	5	10	3.780

WOENSDAG 9 JANUARI

Z.304	6	65	53.650
Z.550	8	75	92.320
Z.472	10	110	102.000
Z.500	10	130	142.310
Z.777	4	70	50.300
Z.436	1	10	7.640
Z.504	6	40	34.400
Z.449	4	80	56.720
Z.248	1	8	4.010
Z.548	5	90	62.200
Z.24	5	60	27.030
Z.274	4	65	61.120
Z.186	4	45	41.890
Z.598	5	75	57.280
Z.447	2	15	12.080
Z.406	3	5	15.730
Z.451	4	28	27.830

DONDERDAG 10 JANUARI

Z.553	3	30	27.750
Z.538	3	28	26.880
Z.467	3	35	30.760
Z.47	2	14	9.880
Z.52	2	12	7.740
Z.30	3	33	33.030

—Witte Zee

Dinsdag 8 januari :

Grote schelvis 6-9 ; kleine schelvis 6 ; kabeljauw 11,80-17,40 ; gulden 4-9,80 ; wijting 8 ; zeebaars 4 ; leng 8,70 ; heilbot 7-35 ; koolvis 5-6,80 ; zeeewolf 7,80.

IJSLANDSE VISSOORTEN

	7-1-1957	8-1-1957	
Schelvis, groot	7,—15,40	12,80-20,—	—
Middelmaat	5,80-10,60	10,20-11,80	—
Klein	7,20- 8,80	7,40-10,40	—
Kabeljauw	17,40-24,80	19,—25,80	—
Gullen	15,60-18,80	8,80-17,60	—
Wijting	3,80- 8,40	5,— 9,20	—
Schaat	10,—20,—	9,80-19,60	—
Zeebaars	7,60-10,80	9,—12,60	—
Leng	7,80-12,—	9,60-13,40	—
Schartong	9,—	7,40	—
Heilbot	22,—43,—	23,—42,—	—
Koolvis	9,— 9,60	13,50-16,60	—
Hondstong	7,40-12,20	6,20-11,20	—
Zeeewolf	—	—	—
Platen	—	—	—

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	-----	---	------	------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

5-1	3	7.650	140.880			
7-1	26	265.000	3.367.035			
8-1	15	274.800	2.928.490			
9-1	11	41.300	948.340			
Tot.	55	588.750	7.384.745			

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

2-1	4	1.590	4.570	2,67	3,14	2,87
3-1	4	7.850	21.746	2,76	2,78	2,77
7-1	18	13.170	24.514	1,68	2,29	1,86

GARNAALAANVOER OOSTENDE

2-1	2	82	5.559	66,—	69,—	67,79
3-1	17	721	47.774	53,—	75,—	66,26
4-1	16	528	37.205	59,—	74,—	70,46
5-1	5	124	8.859	65,—	74,—	71,44
7-1	17	866	59.838	63,—	73,—	69,09
8-1	21	835	48.004	49,—	63,—	57,48
9-1	14	776	35.417	42,—	51,—	45,64

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

3-1	2	111	7.030	60,—	65,—	63,33
4-1	10	531	32.167	56,—	65,—	60,57
5-1	1	28	1.848	66,—	66,—	66,—
7-1	14	498	35.66,—	60,—	75,—	70,61
8-1	19	850	46.542	50,—	58,—	54,74
9-1	13	609	27.459	39,—	47,—	45,08

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

3-1	3	5.721	59.270			
7-1	5	6.575	89.046			
9-1	7	7.000	120.153			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

3-1	15	871	58.837	63,—	75,—	67,55
4-1	18	1.090	76.839	62,—	75,—	70,49
7-1	16	827	58.831	65,—	76,—	71,13
8-1	20	1.496	86.664	48,—	65,—	57,93
9-1	9	1.341	75.938	49,—	61,—	56,64

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIIJNBRIEFJES

PRIJS-COURANTEN

BRIEFHOOFDEN

FAKTUREN

OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

Verwachtingen

MAANDAG 14 JANUARI :

Witte Zee : 0.296.

IJsland : 0.316.

Kanaal : 0.87, 0.279, 0.156, 0.295,

0.119, 0.105, 0.155, 0.313.

Witte Bank : 0.282, 0.222, 0.268.

Noordzee : 0.124.

West : 0.33, 0.327, 0.77, 0.346,

Z.556.

DINSdag 15 JANUARI :

IJsland : 0.298.

Noordzee : 0.83.

Witte Bank : Z.444.

Oost : Z.446, Z.537.

Kanaal : 0.300.

West : 0.128, 0.132, 0.166.

WOENSDAG 16 JANUARI :

IJsland : 0.331.

Noordzee : 0.94, 0.242, 0.237.

Kanaal : 0.120, 0.183, 0.151,

0.102.

Witte Bank : 0.266, Z.542.

Oost : 0.200, Z.257.

West : N.806.

VERMOEDELIIK :

Van 120 tot 239 PK :

7-1 : 0.276 (W).

8-1 : 0.532 (W), 0.147 (W).

9-1 : 0.135 (W), 0.152 (W), 0.15

(W), 0.196 (W).

Heeft U reeds een abonne-
ment op

HET VISSERIJBLAD ?



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

vishandel en nijverheid

Koophandelsrechtbank Oostende

Een Vishandel doet aan gedaanteverwisseling

Voor de koophandelsrechtbank van Oostende werd donderdag der vorige week een vrij interessante zaak gepleit, betreffende de vishandel V.D.G. in Brussel gevestigd, doch die feitelijk een Oostendse vishandel kan genaamd worden.

V.D.G. zal in gerechtskringen spoedig zeer bekend zijn want dit is niet de enige zaak die voor de rechtbank zal gebracht worden. Het Brusselse V.D.G. is zelf vorig jaar volledig uitgebrand en het parket is nog altijd naar de oorzaak van dit brandje aan het zoeken !

Hier gaat het echter over een levering van vis door een Deense firma POULSEN die van de V.D.G. betaling eist van 7000 fr. Men kan misschien verwonderd zijn dat een proces ingespannen wordt voor betaling van 7000 fr. doch dit dient aangezien als een principe-proces. Er volgen tussen beide partijen immer nog andere processen, in dezelfde aard, waar er echter heel wat belangrijker sommen op het spel staan. Waarschijnlijk tracht de advocaat van de Deense firma eerst dit proces door de molen te krijgen, om dan gemakkelijker de andere zaken te kunnen afhandelen.

Beperken we ons echter tot deze eerste zaak die zo reeds interessant genoeg is.

Verschillende V.D.G.'s !

De Deense firma Poulsen wordt verdedigd door meester Porta die het zaakje als volgt uiteenzet :

V.D.G. is de verkorting van Vishandel Degeyter en Gekiere. Dit zijn twee Oostendse vishandelaars waarvan Gekiere zeker wel de voornaamste is. Op technisch gebied is Gekiere zeker wel goed op de hoogte, hij heeft heel wat ondervinding opgedaan en deed vooral met het buitenland grote zaken. Sedert enkele tijd kan op finantieel gebied niet meer hetzelfde gezegd worden van Gekiere. Het is nodig zeer hardhandig op te treden tegen Gekiere om betaling van hem te bekomen, en het is steeds best niets te geloven van al wat hij zegt. Ik kan een voorbeeldje aanhalen : in een andere zaak eisten wij ook van Gekiere betaling van een grote som. Gekiere schreef mij een brief waarin hij verklaarde : ik ben u geen cent schuldig en zal niets betalen. Toen wij echter de zaak doordreven en de deurwaarder kwam, betaalde hij onmiddellijk. Dit bewijst dat Gekiere slechts betaalt met het mes op de keel.

Wat nu de betaling van deze som betreft zegt ons de tegenpartij de vis werd geleverd aan de V.D.G. p.v.b.a. en niet aan ons persoonlijk. Inderdaad er bestaat een oprichtingsakte van de personenvennootschap met beperkte aansprakelijkheid V.D.G. Maar daar is de financiële toestand nog veel slechter. Er is daar vorig jaar een brandje geweest, waarbij het parket nog steeds een onderzoek doet en sindsdien hoorden wij niets meer van de p.v.b.a.

Daarom wenden wij ons tot Degeyter en Gekiere persoonlijk.

In 1952 werd de zaak V.D.G. begonnen in Brussel en op het briefpapier van deze firma treft men aan dat Degeyter en Gekiere eigenaars zijn. In januari 1953 wordt de p.v.b.a. gesticht onder dezelfde naam, met een belachelijk kapitaal van 50.000 fr. Ondertussen wordt hetzelfde briefpapier gebruikt en daarop vindt men geen spoor van de p.v.b.a.

In deze zaak is echter geen briefwisseling, alle bestellingen van vis werden telegrafisch of telefonisch gedaan. En deze telegrammen werden ondertekend Silverfish. Wij hebben aan de telegraafdiensten gevraagd wie dit zilvervisje eigenlijk was en het antwoord luidt : Gekiere en Degeyter. Evenmin werd dit telegramadres later overgezet op de p.v.b.a. Wij hebben dus lange jaren bestellingen gedaan aan Silverfish en wij waren in de mening dat dit de eerste V.D.G. was. Wij zijn nooit op de hoogte geweest van een p.v.b.a. en stuurden dus onze facturen naar Gekiere en Degeyter.

Na het pleidooi van meester Porta komt de referendaris tussen en verklaart dat op alle briefpapier, facturen enz. de vermelding p.v.b.a. moest staan wat niet geschied is.

De andere klokken

Hierop komt meester De Cuyper aan het woord die de verdediging van Degeyter voordraagt. Deze verklaart dat Degeyter sinds 1955 niet meer in de p.v.b.a. is en dus nu ook niet kan aangezet worden om de schulden van Gekiere te betalen. Wij hebben met die zaak niets te zien !

Ten slotte komt meester Boudolf aan het woord die Gekiere moet verdedigen. Er zijn hier verschillende zaken van belang, aldus de meester, maar men heeft deze aan de kant geschoven, bijv. de zaak van 73.000 fr. van Poulsen tegen Gekiere persoonlijk. Want Gekiere heeft ook persoonlijk zaken gedaan met Poulsen en ook zaken met de p.v.b.a. ; Poulsen wist dus dat er een personenvennootschap bestond. Eerst was er een voorlopige samenwerking ontstaan tussen Degeyter en Gekiere en nadien is dit een p.v.b.a. geworden. Er is daar echter geen briefwisseling meer over want in 1956 is de zetel van de p.v.b.a. uitgebrand in Brussel en men vermoedt dat het de boekhouder is die het kot in brand heeft gestoken. Maar Poulsen wist dat een p.v.b.a. opgericht was en moest zich dus maar voor betaling tot deze vennootschap richten.

Deze zaak nam heel wat tijd in beslag en men voelt wel dat het hier vooral om een principe gaat, waarop men zich dan wil steunen voor de behandeling van de andere zaken tegen de V.D.G., de vishandel die onder heel wat gedaanten schijnt te bestaan !

Het staat ondertussen vast dat Degeyter hier voor niets in tussen zit en dat het zal gaan tussen Gekiere en de Deense firma.

WEDEROM EEN REKORDCIJFER IN DE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE

Toen in begin december 1955 voor de eerste maal de viering van de 100 miljoen doorging in de vismijn, 100 miljoenste frank die aangebracht werd door reder August Van Heetvelde uit Blankenberge en op het einde van het jaar de 112 miljoen bereikt werd, zou niemand durven vermoeden hebben, dat dit cijfer van 1955 met 24 miljoen verbeterd zou worden, zijnde een-en-twintig ten honderd meer dan het vorig jaar. In 1956 werd werkelijk de formidabele som bereikt van 136 miljoen waarvan 50 miljoen voor de garnaalverkoop en 86 miljoen voor de visverkoop.

Met de verkoop van 50 miljoen frank garnaal per jaar, prijkt Zeebrugge dan stevig op de plaats van eerste garnaalhaven van België en tevens tweede als vissershaven na Oostende. De reden van die grote vermeerdering is vooral te danken aan de grotere omvang van de vloot en ook aan de moderner uitgeruste vaartuigen, die veiliger kunnen uitblijven bij stormweder en dus meer visdagen tellen per jaar dan vroeger.

Voor toekomstige jaren hopen wij dat we bij het 150 miljoen komen, wat helemaal geen utopie is, gelet op de zich steeds uitbreidende vissersvloot, en de steeds technischer uitgewerkte materialen, waardoor de visopbrengst steeds groter wordt. — Z.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

AANVOER VAN GARNAAL TE NIEUWPOORT MET 110 DUIZEND KGR GESTEGEN !!!

De Nieuwpoortse garnaalvloot heeft tijdens het verlopen jaar een grote bedrijvigheid gekend. De uitzonderlijke weersomstandigheden die de garnaalvisserij in de hand werkte, heeft er toe bijgebracht dat de bedrijvigheid praktisch nooit onderbroken werd, dit in tegenstelling met sommige jaren die gekenmerkt worden door lange perioden inactiviteit van de garnaalvloot.

De aanvoer voor 1956 bedroeg 338.689 kgr tegen 225.273 kgr in 1955. Deze cijfers tonen dat de aanvoer tijdens het voorbije jaar met 113.416 kgr. verhoogd is.

De opbrengst van de garnaal verkoop in 1955 bedroeg 4.540.424, 70 fr. tegen 6.405.998,20 fr. voor 1956 wat een verhoging is van 1.865.573,50 fr. Ook de hoedanigheid van de aangevoerde garnaal was in 1956 merkbaar beter. De maand april bracht de grootste aanvoer. Er kan een rekordcijfer van 80.402 kgr. aangevoerde garnaal geboekt worden. De laagste aanvoer werd geboekt in de maand februari met een totaal van 1.640 kgr.

Verenigde Staten

TARIEFONDERZOEK BETREFFENDE DIEPWATERVIS IN FILETVORM

De «U.S. Tariff Commission» heeft een onderzoek ingesteld naar het nut, de invoerrechten op verse of bevroren filets van diepwatervis te verhogen.

Als gevolg van dat onderzoek had zij eenparig president Eisenhower aanbevolen, de desbetreffende rechten te verhogen. Op 10 december 1956 heeft de President de voornoemde commissie ter kennis gebracht, dat hij haar zienswijze niet kon bijvallen. De president rechtvaardigde zijn beslissing met de verklaring dat hij er hoegenaamd niet van overtuigd was dat de verhoging van de invoerrechten een gezonde maatregel zou zijn om de moeilijkheden, waarmede de Amerikaanse industrie te kampen heeft, op te lossen.

Hij heeft er bovendien aan toegevoegd dat hij er weinig toe bereid is barrières op te werpen welke de handelsbetrekkingen met bevriende landen enkel kunnen belemmeren, tenzij deze maatregelen absoluut geboden zijn en klaarblijkelijk de belofte inhouden dat zij gunstige resultaten zullen opleveren voor de betrokken nationale industrie.

Stoffelijk overschot van matroos Filip Vynck te Costende aangekomen

Maandagavond is de O.215 «Gabrielle-Maria» van de rederij Lambrecht en Zonen, de haven van Oostende binnengevaren, vlag halftop, het stoffelijk overschot meebrengend van Filip Vynck, zo jammerlijk aan boord van dit vaartuig verongelukt. De feiten deden zich voor in de Moray Firth, in het Noorden van Schotland.

Het was op Nieuwjaardag zelf, tijdens zeer slecht weder, dat de ongelukkige een visplank op de borst kreeg en zo zwaar getroffen werd, dat hij een paar uur later overleed, terwijl de O.215 koers zette naar de dichtstbijgelegen Schotse haven Buckie.

Na een wettelijk onderzoek kreeg schipper Henri Pincket toelating het stoffelijk overschot te kisten en naar de thuishaven te brengen, waar het slachtoffer een oude moeder, zijn vrouw en drie zonen van 12, 9 en 6 jaar achterlaat.

Maandagavond kwam de O.215 met zijn treurige lading toe in tegenwoordigheid van enkele familieleden en E.H. Evrard, aalmoezenier.

Nadat waterschout Caestecker de nodige formaliteiten had vervuld, werd Vynck aan wal gebracht door schipper Henri Pincket en zijn bemanningsleden Georges Vynck, Maurice Willaert, Kamiel Spegelaere en Gilbert De Kreygher. Het stoffelijk overschot werd naar het huis van de ongelukkige matroos gebracht, waar een treurende familie en kleine kinderen wachtten op iemand die ze nooit meer zouden zien.

Woensdagvoormiddag werd Filip Vynck in het kerkje van Sint Godelieve, Nieuwpoortsteenweg, begraven en brachten velen een laatste groet aan een dezer vele vissers, slachtoffers van een gevaarlijk bedrijf.

Filip Vynck is heengegaan. Hij was een knap visser, sedert jaren aan de rederij verbonden.

De ganse bemanning was diep onder de indruk van het droevig gebeuren.

Aan de diepgetroffen echtgenote, moeder en kinderen, biedt ons blad zijn innige deelneming aan.



NATIONAAL PARITAIR COMITE DER ZEEVISSERIJ KRIJGT NIEUWE BEVOEGDHEID

Zoals reeds enkele maanden geleden werd medegedeeld, zou de samenstelling van het Nationaal Paritair Comité der Zeevisserij gewijzigd worden en een nieuwe bevoegdheid krijgen.

We hebben er vroeger reeds op gewezen dat de samenstelling geen voldoening gaf, zoals ze destijds was opgevat. In dit Paritair Comité zetelden vishandelaars en reders naast de vertegenwoordigers der syndikaten.

De belangen van vishandelaars en reders zijn niet altijd gelijklopend, vooral dan niet op gebied van sociale wetgeving. Voor de zeevisserij zijn verscheidene uitzonderingen voorzien op deze wetgeving, wegens de specifieke toestanden die in dit bedrijf voorkomen.

De vishandel valt onder de algemene wetgeving, behoudens enkele uitzonderingen die van minder belang waren.

Wanneer men nu weet dat om een beslissing te kunnen doervoren het nationaal paritair comité deze moet nemen met eenparigheid van stemmen, is het niet moeilijk om te aanvaarden dat de werkgevers in dit comité weinig te zeggen hadden.

Er waren immers evenveel vishandelaars als reders en evenveel werkgevers als vertegenwoordigers van de syndikaten. De syndikaten kwamen natuurlijk altijd overeen, tussen de werkgevers boterde het niet altijd, zodat zelfs wanneer de reders akkoord waren, de vishandel zich ofwel onthield ofwel tegenstemde.

Deze onenigheid komt bijvoorbeeld ook uit in de vissershavencommissie, een bijzonder illustratief feit deed zich voor toen de vishandel in deze commissie stemde tegen de prijsverlaging voor de bennen, die ze toch zelf niet moet betalen.

Het Koninklijk Besluit van 5 januari, dat in het staatsblad van 10 januari opgenomen werd en van toepassing is van 1 januari 1957 af, lost deze moeilijkheden kordaat op.

Volgens dit Koninklijk Besluit heeft de Nationale Paritaire Commissie voor de Zeevisserij enkel bevoegdheid over : de zeevisserij en het lossen van de vis.

De groot- en/of kleinhandel in vis wordt ingedeeld bij het Nationaal Paritair Comité voor de handel in voedingswaren die onder meer bevoegdheid krijgt over de ondernemingen, die hetzij tegelijkertijd, hetzij afzonderlijk groot- of kleinhandel drijven in producten van... de visvangst, zonder deze te verwerken, zodat er niet meer werk gevergd wordt dan vereist voor het verpakken er van ; de ambachtslieden die dezelfde handel drijven en de producten, welke in hoofdzaak bestemd zijn om rechtstreeks door hen aan de verbruiker verkocht te worden, fabriceren of verwerken.

Of de vishandel op haar plaats is in dit paritair comité is een andere vraag. Immers, de vishandel bekleedt een afzonderlijke positie in de handel van het land omdat haar activiteit zich enkel beperkt tot bepaalde dagen per week. Dit komt onder meer uit door het feit dat de kwestie der overuren voor de pakhuisknechten op een andere manier geregeld worden dan in de andere nijverheden, ook voor wat betreft de schikkingen die genomen werden in verband met de 45-urenweek.

Tenslotte werd de visnijverheid, te weten : kunstijs, koelhuizen, visconservenfabrieken, verduurzaamde vis, haringrokerijen, overbevoren vis, meel van vis en afval ondergebracht in het Nationaal Paritair Comité voor de voedingsnijverheid.

Wat de samenstelling der betrokken nationale paritaire comités betreft, deze wordt als volgt aangegeven :

Nationaal Paritair Comité voor de voedingsnijverheid : 32 leden, waarvan de helft werkgevers en de andere helft werknemers (plaatsvervangers meegerekend).

Nationaal Paritair Comité voor de handel in voedingswaren : 30 leden.

Nationaal Paritair Comité voor de zeevisserij : 20 leden.

De syndikale afvaardiging van deze comités zal bestaan uit ABVV, ACV en ACLV.

NOORSE VISEXPORT IN 1956

De uitvoer van vis en visproducten uit Noorwegen bereikten in 1956 rekordcijfers.

De opbrengsten van deze uitvoer bedroegen meer dan 7 miljoen frank. Werden vooral uitgevoerd : gedroogde vis, klipvis (een specialiteit van Noorwegen), diepgevroren filets haring en haringmeel.

OP DE ZEEBRUGSE SCHEEPSWERVEN

Op een der houten scheepswerven staat thans een nieuwe eenheid op stapel «St Petrus» genaamd die gebouwd wordt voor rekening van dhr René Vlietinck uit Heist. Het nieuw vaartuig heeft de volgende karakteristieken : lengte 19 m. ; breedte 5,15 m. en een holte van 2,85 m. Het is van het zelfde model als de Jan Bart schepen. Het zal eveneens uitgerust worden met een motor 150 p.k. Deze nieuwe aanwinst voor de Zeebrugse visersvloot zal tegen het einde van de maand januari te water gelaten worden.

De Z.562 gebouwd voor rekening van de heren Bailyn en Haerincx zal binnenkort ook in de vaart komen. Het zal met de meest moderne navigatieinstrumenten uitgerust worden en beschikken over een motor van 265 p.k. Dit nieuw vissersvaartuig zal naar alle waarschijnlijkheid rond de laatste zondag van januari gedoopt worden en in begin februari ter visserij uitvaren.

Op een andere werf werd reeds de kiel gelegd van een ijzeren vaartuig dat gebouwd wordt voor rekening van reders Cogge en Beyens uit Oostende. Dit nieuw schip zal binnen een drietal weken kunnen te water gelaten worden. Omtrent het rijnschip dat op dezelfde werf gebouwd werd, mag de doop hiervan binnen een maand verwacht. Er diende lang gewacht te worden op de motor van 500 p.k. die er dan toch nu geplaatst werd.

HET MISLUKTE HARINGSEIZOEN

Duitsland maakt bekend dat het haringseizoen het slechtste is dat men gekend heeft sedert het jaar 1952.

Tot einde november 1956 werden ongeveer 48.000 T haringen minder aangevoerd dan het voorgaande jaar.

De kleinere vangsten hadden wel een prijsverhoging op de Duitse markten als gevolg, welke echter niet in verhouding staat met de verminderde aanvoer.

De slechte uitslag van het haringseizoen baart vooral zorgen omdat gedurende het laatste jaar de vloot aanzienlijk uitgebreid en gemoderniseerd werd. Ook is er een verhoging van de bedrijfskosten waar te nemen.

VISSTOKJES IN DE U.S.A.

De produktie van visstokjes, een bij ons ongekend produkt, bedroeg in de USA gedurende 1955 ongeveer 30.000 T. 88 t.h. hiervan zijn reeds gekookt bij de verkoop. Het zijn vooral de jonge huisvrouwen welke hevige liefhebsters zijn van dit produkt.

+++++
VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !
+++++

NIEUWS UIT IJMUIDEN EN NEDERLAND

NIEUWJAARSREDE BURGEMEESTER IJMUIDEN IN VERSLAG UITVOERIGE AANDACHT AAN VISSERIJBEDRIJF- EN HANDEL

VISHANDEL

De aanvoer van verse haring is zowel kwantitatief als kwalitatief in het algemeen teleurstellend geweest.

De aanvoer van schelvis, kabeljauw, koolvis en wijting was iets minder dan in 1955, terwijl het zeer gevraagde artikel makreel, helaas zeer belangrijk minder werd aanvoerd dan in het voorgaande jaar.

Daartegenover stond een verheugende toename in de aanvoer van schol en tong.

Behoudens voor wat de voorziening van vis in het gehele Ie kwartaal van 1956 betreft, toen de IJmuider trawlvloot wegens staking tot stilliggen was gedoemd, en behoudens het tekort aan makreel, kan gezegd worden, dat men name de handel op het binnenland voor de rest van het jaar over een behoorlijke aanvoer van zeevis heeft kunnen beschikken.

Bovendien konden, ter voorziening in incidenteel bestaande tekorten aan gevraagde vissoorten, vrij belangrijke hoeveelheden verse zeevis uit België, Duitsland en de Scandinavische landen worden geïmporteerd.

Door de teleurstellende uitkomsten van de aanvoer van verse haring en makreel en de daarmee gepaard gaande zeer hoge marktprijzen voor deze produkten, werd de visconserveindustrie evenwel voor ernstige problemen gesteld.

Tegenover een achteruitgang van de export van verse haring naar Oostenrijk en Tsjecho-Slowakije stond een zeer belangrijke toename in de export van genoemd artikel naar België en West- en Oost-Duitsland.

De export van zeevis naar België vertoonde een belangrijke verhoging. De omvang van de export naar de andere landen, als West-Duitsland, Frankrijk, Italië en Zwitserland, vertoonde vrijwel hetzelfde beeld als in 1955.

TE LAAT

Vastgesteld moet worden, dat nog steeds te laat met de lossing der vissersvaartuigen wordt aangevangen. De handel zou er zeer mede gebaat zijn, indien alle aangevoerde vis des morgens 7 uur voor de verkoop gereed stond, evenals vóór de oorlog het geval was.

Bovendien heeft de handel regelmatig met de moeilijkheid te kampen, dat de aanvoer van een groot aantal vissersvaartuigen zich te veel op de maandag concentreert. Met een meer rationele spreiding over de andere dagen der week zouden de belangen van rederij en handel zeer gediend zijn.

VERRE VISSERIJ ?

De handel wacht nog steeds met belangstelling op een aanvang van de proefnemingen ten aanzien van de uitoefening van de zg. verre visserij door de IJmuider trawlvloot.

De vishandel ondervindt, evenals vrijwel overal in het bedrijfsleven, in toenemende mate de gevolgen van de spanningen op de arbeidsmarkt, welke spanningen nog ten eerste worden beïnvloed en geaccentueerd door de typische geaardheid van ons bedrijf en de bederfelijkheid van het verhandelde produkt.

In het verslag over 1956, dat behoort bij de Nieuwjaarsrede, die is uitgesproken door de burgemeester van Velsen-IJmuiden, wordt uitvoerig aandacht besteed aan het visserijbedrijf en de handel in het afgelopen jaar. Het aantal binnengekomen vaartuigen in de Vissershaven bedroeg ong. 13.000 — in 1955 : 12.700, waarvan 90 buitenlandse, met een bruto-inhoud van in totaal ongeveer 3.280.000 m3.

De omzet op de rijksvisafslag bedroeg ongeveer 70 miljoen kgr (in 1955 : 70.800.000 kgr), waarvan verse haring ong. 19.000.000 kgr (in 1955 : 18.850.000 kgr) met een totale opbrengst van ong. f 37.000.000 (in 1955 : f 34.700.000).

De samenstelling van de te IJmuiden hun bedrijf uitoefenende visserijvloot onderging in 1956 vele wijzigingen. De richting dezer ontwikkeling blijkt uit de omstandigheid, dat in 1939 nog 90 stoomtrawlers in de vaart waren, welk aantal door de hoge kolenprijzen na de oorlog jaar na jaar slonk tot 12 stoomtrawlers aan het einde van 1955 en zelfs tot 8 aan het einde van 1956. Hoewel in het afgelopen jaar een viertal motortrawlers naar het buitenland werden verkocht, bleef uiteindelijk het aantal motortrawlers en -loggers ongewijzigd op 30 schepen staan, terwijl nog verscheidene eenheden in aanbouw zijn.

Al met al kan geconstateerd worden dat het pijnlijke proces van afstoting van een groot aantal solide schepen van een verouderd type thans vrijwel is voltooid.

Ook van de kleinere schepen werd een belangrijk aantal naar elders verkocht ; thans zijn nog 26 motorkotters en 16 motorbotters en dergelijke aanwezig.

Behoudens een klein aantal reizen naar de Ierse Zee werd wederom vrijwel uitsluitend de Noordzeevisserij uitgeoefend en dit ondanks verdere stijging van de im-

port van vis, gevangen op verderaf gelegen visgronden.

Door een staking van de opvarenden der trawlvloot van 2 januari tot 2 april was dit deel der vloot gedurende drie maanden tot stilliggen gedoemd, hetgeen de vergelijking van aanvoercijfers met voorgaande jaren enigszins bemoeilijkt. Op de haringaanvoer is dit stilliggen echter van weinig invloed; geconstateerd kan worden, dat de aanvoer van haring in 1956 iets is gestegen, nl. van ruim 18 miljoen kgr tot 19 miljoen kgr. De vangsten waren echter in geheel West-Europa slecht, zodat de prijs aan de hoge kant bleef en slechts een klein kwantum wegens het niet bereiken van de in 1956 iets hoger vastgestelde minimumprijs aan vismeelfabrieken behoefde te worden afgeleverd. De gemiddelde prijs van de haring steeg van f 0,26 tot f 0,34 per kg.

Door de reeds vermelde staking is het niet mogelijk een vergelijking te treffen ten aanzien van de aanvoer van andere vissoorten, die door deze staking te zeer werd beïnvloed. Wel kan ten aanzien dezer schepen worden vastgesteld, dat de staking werd gevolgd door maanden van geringe vangsten en dat ook het begin van het haringseizoen teleurstelde, zodat 1956 voor de trawlers een slecht jaar is geworden.

GUNSTIG

Enigszins gunstiger was het verloop van zaken voor het kleinere type vissersvaartuig, de motorkotter. Deze schepen, voorzien van motoren van 150-200 pk, oefenen hoofdzakelijk de platvisserij uit ; de vangst van tong en schol was doorgaans bevredigend en ook de prijs was doorgaans zodanig, dat deze bedrijfstak voor rederij en opvarenden voldoening gaf.

Het wordt dan ook mede hierdoor veroorzaakt, dat op deze schepen aanzienlijk minder moeilijkheden ten aanzien van de personeelsvoorziening voorkomen dan op de stoom- en motortrawlers.

Op deze laatste schepen baart ook de leeftijdsopbouw der opvarenden zorg ; gezocht wordt naar middelen om meer jongeren aan te trekken ; het bedrijf zal zich daartoe meer moeten inlaten met het in de praktijk opleiden van jongens tot volwaardig trawlermatroos.

VISSERIJ- CONFERENTIE TE IJMUIDEN

Het ligt in de bedoeling van de sectie visserij der Wiardi Beckmanstichting om in IJmuiden een soortgelijke conferentie te houden als vrijdag in Den Haag naar aanleiding van het verschijnen van het rapport «De toekomst van de Nederlandse zeevisserij». De conferentie zal openbaar worden en vooral de vissers worden hier verwacht. Te Den Haag werden inleidingen gehouden door de minister van landbouw, visserij en voedselvoorziening, dr S.L. Mansholt, het tweede kamerlid C. Egas en de heer A. de Boon, voorzitter van de Centrale van Zeevarenden.

ONTSTEMMING IN IJMUIDENS VISHAL

Maandagmorgen, toen geen enkele trawler aan de IJmuidense afslag was, maar wel 44 loggers en kotters, heerste er een duidelijke ontstemming onder de groothandelaren. Om tien uur werden namelijk pas de eerste kisten vis verkocht... En dat terwijl de afslag gewoonlijk om zeven uur begint.

De kotters en loggers worden door de opvarenden zelf gelost en daar deze gewoonlijk pas om tien uur voor de tweede beurt in aanmerking komen, werd ook nu pas laat in de ochtend met het lossen begonnen.

ALI SCH.210 TEWATERGELATEN

De diepst stekende logger voor de Scheveningse visserijvloot is vorige week vrijdag bij de Sleephelling maatschappij te Scheveningen te water gelaten : het is de «Ali» SCH.210, die vier meter diep is en voortgestuwd zal worden door een 1.000 pk MWM-motor. De Ali is een zusterschip van de IJM.72 Beatrice van de N.V. Visserij Onderneming v. h. J. C. Pronk. De geïsoleerde laadruimte zal 3.000 kisten kunnen bevatten.

Bij de Sleephelling Maatschappij wordt deze week de kiel gelegd voor een zusterschip van de Ali voor de Verre Visserij Maatschappij. Na de bouw van het schip voor v. d. Toorn wordt begonnen aan de bouw van een derde schip in deze serie voor de rederij J. C. Pronk te IJmuiden. De SCH.210, die thans in de vaart is, wordt waarschijnlijk naar Noorwegen verkocht.

«DE HOOP» NAAR DE NOORSE VISSERS

De vereniging hospitaal kerk-schip «De Hoop» heeft de Noorse regering aangeboden om «De Hoop» gedurende de maanden februari en maart bij de Lofoten te stationneren voor de verzorging van de 25.000 Noorse vissers, die in deze maanden aldaar ter kabeljauwvisserij zijn. De kwestie is op het Noorse ministerie van visserij in behandeling en verwacht wordt, dat het aanbod aanvaard zal worden, daar de suggestie bij een bezoek van «De Hoop» aan Noorwegen in het voorjaar van 1956 door de directeur-generaal voor de Noorse visserij, Sunnanaa is gedaan. Het is voor de Noorse regering niet doenlijk een hospitaal kerk-schip voor deze korte periode van kabeljauwvisserij op na te houden. Er zijn enige hospita-len aan de wal, maar sneeuwval maakt het vaak onmogelijk deze te bereiken.

Aan boord van de «De Hoop» zal een Noorse predikant komen. De bemanning zal enigszins worden ingekrompen.

Het bestuur van «De Hoop» heeft overwogen, dat het schip in deze maanden moeilijk dienstbaar kan worden gemaakt aan de Nederlandse trawlvissers. De drijfnetvisserij is ten einde tot mei en thans wordt weer zeer verspreid en op verschillende visgronden gevestigd. De Duitse visserijwachters Meerkatze en Frithjoff hebben overigens toegezegd in deze twee maanden een oogje in het zeil te houden, wanneer «De Hoop» van het terrein weg is.

Onderzoeksraad voor Zeevaart te Oostende

Vier maanden schorsing geeist tegen Nieuwpoortse schipper die bemanningslid van Brits visserijwachtschip "Squirrel" ontvoerde

Woensdagmiddag kwam te Oostende de Onderzoeksraad voor Zeevaart bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis. Dhr Pluymers vervulde het ambt van rijkskommissaris. Griffier was dhr Vande Mosselaer. De Raad zette het onderzoek voort in de zaak van N.820 die op 8 april 11. in Britse territoriale wateren gesnapt werd door de HMS «Squirrel». Schipper André Van Craeynest ging er later met een bemanningslid van de «Squirrel» vandoor en zette de Britse matroos af op het lichtschip «Varne».

Van Craeynest is aanwezig. De Raad geeft hem lezing van het verslag dat door de Cdt van de «Squirrel» en door de zich aan boord bevindende Chief Fisheries Officer Boniface Morgan via de Britse Ambassade aan de Belgische instanties werd gestuurd.

Het verslag van deze beëdigde officieren bevat voor Van Craeynest

tal van bezwarende vaststellingen. Samenvattend blijkt dat de «Squirrel» zijn peiling nam op de eerste koers door Van Craeynest opgegeven en dat Van Craeynest nooit om het uitzetten van een boei heeft verzocht. De Britse officieren voeren ook aan dat men op dit punt zijn positie niet met zekerheid kan bepalen op grond van de op een dieptemeter afgelezen diepte.

Bij de ondervraging betwist Van Craeynest de voorgelezen verklaringen, houdt staande dat hij gevraagd heeft een boei uit te zetten. Hij volhardt verder in zijn arrogante houding en laat noch min noch meer uitschijnen dat hij meer zekerheid had over zijn positie dan de «Squirrel». De Raad van haar kant neemt aan dat integendeel HMS «Squirrel» over voldoende instrumenten beschikte om de positie van N. 820 te bepalen en schipper Van Craeynest niet.

HET REQUISITORIUM

Dhr Pluymers, rijkskommissaris, gaat dan over tot zijn strafvoordring. Hij bepaalt zich tot de voornaamste feiten. Van Craeynest meende dat hij buiten de territoriale wateren bleef zo hij minimum 21 vadem diepte kon aflezen op zijn echo-sounder. Eenmaal door de «Squirrel» gepraaid vleepte hij opstand door de gegeven bevelen niet op te volgen. Tot slot wees de rijkskommissaris op de getuigenis van de Fisheries Officer Morgan die door Van Craeynest als getuige werd ingeroepen doch juist de bezwarende verklaringen voor de Belgische schipper naar voor bracht.

De Rijkskommissaris wijst in zijn besluit op de onthutsende eigenzinnige houding van Van Craeynest die

een die misprijzen inhoudt voor het wetenschappelijk werk dat aan de basis ligt van een veilige navigatie. Van Craeynest maakte zich verder schuldig aan visserij in de Britse territoriale wateren en aan weerspanning door zich te onttrekken aan de bevelen gegeven door de met rechtsmacht beklede bemanning van een visserijwachtschip. Meer in verband met de tuchtelooheid welke hij Van Craeynest ten laste legt citeert de rijkskommissaris tot slot een arrest van 1957 en eist tenslotte een schorsing van 4 maanden. De Raad zal op 13 februari uitspraak doen.

Daarna behandelt de raad nog de aanvaring in de Oostendse havengeul tussen 0.271 en 0.170. Deze aanvaring gebeurde op 22.12.1955 en de 0.271 zonk in enkele minuten. De Rijkskommissaris komt aan het woord en vraagt voor schipper Verbiest L. van O. 271 een schorsing van 8 dagen wegens verkeerde navigatie terwijl hij voor schipper Calcoen Louis van O.170 een waarschuwing voorstelt.

Voor de raad verschijnt dan nog schipper Van Massenhove die met de Z.510 op 29 jan. 1956 ten Westen van Oostende strandde doch weer vlot kon komen. Een verkeerde en onvoorzichtige navigatie was oorzaak van dit ongeval.

Minister verwijt Nederlandse visserij gebrek aan aanpassing

Van het Nederlandse visserijbedrijf zelf hangt de toekomst voor een belangrijk deel af. Aldus heeft de minister van landbouw, visserij en voedselvoorziening, dr S. L. Mansholt meegedeeld op een vrijdagavond in gebouw Padro te Scheveningen door de P.v.d.A. gehouden bijeenkomst, waar het rapport «De toekomst van de Nederlandse zeevisserij», samengesteld door de Wiardi Beckmanstichting, werd besproken.

Bij de bedrijfsleiding in het Nederlandse visserijbedrijf, aldus dr Mansholt, zal een beter begrip moeten ontstaan voor de maatschappelijke ontwikkeling, welke aan gang is en waaraan de visserij zich in voldoende mate heeft aangepast». De minister, sprekend over de veroudering van de Nederlandse vloot, merkte voorts op, dat tientallen schepen uit de vaart dienen genomen. Zij bieden geen menswaardig onderkomen meer aan de bemanningen. Een snelle vernieuwing van Nederlands visserijvloot is van grote betekenis. De minister was van mening, dat hier ook een taak voor de overheid ligt, er is al een saneringsschema opgesteld en de kredietfaciliteiten worden al verleend. Wanneer er uit de bedrijfstak van de visserij een algemene drang zou zijn om te komen tot het afstoten van verouderde schepen en het bedrijf zou tonen daar iets voor over te hebben, dan zou men bij de overheid niet tevergeefs om hulp aankloppen», aldus dr Mansholt.

De minister was verder van mening, dat de overheid ten onrechte gebrek aan activiteit op het gebied van het visserijonderzoek wordt verweten. Integendeel, aldus dr

Mansholt, het bedrijfsleven zelf heeft niet voldoende geld over voor dit onderzoek. Het bedrijfsleven zou aan dit onderzoek richting dienen te geven in samenwerking met de wetenschap.

Op deze vergadering sprak ook de heer A. de Boon, voorzitter van de Centrale van Zeevarenden, behandelde de sociale aspecten. De personeelsvoorziening is volgens hem uitgegroeid tot een vraagstuk van de eerste orde. Het personeelsverloop heeft een ontstellende omvang aangenomen. Loggers liggen tijdens de haringteelt stil en zelfs de beste trawlers kunnen niet op tijd naar zee omdat volk ontbreekt. Verbetering hierin zou kunnen komen door meer variatie in de voeding, verbetering van de accommodatie op de schepen, uitbreiding van de bemanning op de grotere schepen, het invoeren van een minimum rusttijd en het op richten van een bedrijfspensioenfonds.

AFSCHEID VAN DR HAVINGA

Dr. B. Havinga, directeur van het rijksinstituut voor visserijonderzoek te IJmuiden, zal wegens het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd op 31 januari van dit jaar de rijksdienst verlaten. Vrijdagmiddag 25 januari zal een receptie worden gehouden om hem, die dit wensen, in de gelegenheid te stellen afscheid te nemen van dr Havinga. De receptie wordt gehouden in het laboratorium van 14 tot 17 uur aan de Haringkade 1.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag 3 januari

Zeevaart is voor velen een beroep, een zwaar beroep zelfs. Sommige mensen, die het niet gemakkelijk willen hebben in hun leven — al kunnen ze er goed tegen — maken van de zeevaart een sport en dan liefst zo gevaarlijk mogelijk. Hoevelen zijn er niet die alleen in een zeilboot, of een vlot of in een kano zelfs, de Oceaan hebben getrotseerd. Men spreekt enkel van die gelukt zijn, de mislukkingen worden niet geteld. Die het gedaan hebben in het belang van de wetenschap, kunnen we tellen op de vingers van onze ene hand.

Vrijdag 4 januari

Frankrijk heeft ook internationale akkoorden afgesloten ter verruiming van de Interuropese handel. Hoe de verruiming er van opgevat wordt, ondervinden onze visuitvoerders naar Frankrijk bijna dagelijks aan de grens: contingentering, invoerrechten.

Dit zijn maatregelen die genomen zijn om de visserij te beschermen en toe te laten zich op Europees peil te brengen en te moderniseren in afwachting dat alle grenzen opengesteld worden. En dit laatste zal pas gebeuren zo alle productievoorwaarden over gans Europa op hetzelfde peil zijn gebracht. Dat is nog voor de eerste jaren niet!

Zaterdag 5 januari

Een eerste grote treiler: Rubens 0.297 komt onze vloot verrijken, vergroten en het arbeidsveld van onze vissers verruimen. Een stout initiatief dat wel niet zou genomen zijn zonder dat de afzetmogelijkheden bestudeerd werden. In elk geval een nieuw vraagteken bij de personeelskwestie!

Zondag 6 januari

De landbouwafdeling van de Wereldtentoonstelling 1958 zal buitengewone afmetingen krijgen en prachtig ingericht zijn. Miljoenen worden niet gespaard. Het schijnt

dat de — beperkte — visserijafdeling op de Wereldtentoonstelling nog meer beperkt werd en dat dit de oorzaak is dat men er niets meer over te horen krijgt.

Men maakt meer gerucht als er een kruimeltje gegeven wordt, wordt dit kruimeltje nog verder verdeeld, wordt er wijselijk gezwe-gen.

Maandag 7 januari

Ik ontvang een toeristische gids voor Vlaanderen, zeer uitgebreid en met talrijke wetenswaardigheden. Vijf bladzijden over Oostende waarin een halve regel over de visserijhaven, die nochtans een der grootste toeristische aantrekkelijkheden van onze stad kan zijn. Van Nieuwpoort is er veel meer vermeld over de visserij, ook van Zeebrugge.

Aan wie de schuld?

Dinsdag 8 januari

Aan de Visserijlaan, bij het Kruispunt met de baan naar Blankenberge staat niet de minste aanduiding voor de automobilist waarheen de baan leidt. Zodat het vandaag voorkomt dat een automobilist mij vraagt, bij de vismijn te Oostende, welke richting hij moet inslaan om naar Blankenberge te rijden en welke grote fabriek vlak bij is. Een paar bordjes zouden niet alleen de mensen beter de weg wijzen, maar ook velen de weg leren kennen naar de vismijn.

Woensdag 9 januari

Het haringseizoen was dit jaar een sissier. Spijtig genoeg. De gewone winterbedrijvigheid van onze haven lijdt er onder, maar vooral de middenslagreders en de handel, voor wie haring de hoofdschootel vormt van het visjaar. De invloed hiervan zal zich heel zeker nog lang laten voelen in gans het bedrijf.

Havenbeweging

OOSTENDE

De goederenbeweging gedurende de week van 3 tot 8 januari was als volgt:

INVOER

800 Ton stookolie.
900 Ton kolen van Groot-Brittannië en bestemd voor de plaatselijke koleninvoerders en de Elektriciteitscentrale.

600 Ton zand van Holland.
100 std. telegraafpalen van Noorwegen en bestemd voor de h. J. Olsen.

200 Ton soda van Frankrijk
200 Ton dakpannen.
Stukgoederen aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER :

200 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië.

Stukgoederen naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende de dezelfde periode was als volgt:

INGEVAREN OP :

3 januari : Het Frans vissersvaartuig «Pierre Barris» van Boulogne voor herstelling bij de scheepswerf van Béliard-Crighton.

Het Belgisch ms «Topaze» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands ms «Oranje» van Queensborough op ballast. Agent Freyman & Vanloo.

Het Belgisch ms «Diamant» van Tilbury op ballast voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands ms «Hink» van Cardiff met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de Elektriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms «Amethyste» van Shoreham met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgisch tankschip «Le Phare» van Antwerpen met een lading stookolie van 200 Ton.

Het Belgisch ms «Fraterbite 8» van Sluiskil op ballast.

Het Belgisch tankschip «Purфина» van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.

4 januari : Het Belgisch ms «Anna» van Holland met een lading zand van 300 Ton.

Het Nederlands ms «Friso» van Cardiff met een lading kolen van 400 Ton bestemd voor de Elektriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Nederlands ms «Lauwers» van Halden in Noorwegen met een lading telegraafpalen van 100 std. Agent J. Olsen.

5 januari : Het Belgisch ms «Diamant» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

6 januari : Het Belgisch ms «Lelou» van Kortrijk met een lading dakpannen van 200 Ton.

Het Belgisch tankschip «Pacific» van Ertvelde met een lading stookolie, van 300 Ton.

Het Belgisch ms «Amethyste» van Rouen op ballast, voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands ms «Janny» van Gravelines op ballast. Agent Freyman & Vanloo.

7 januari : Het Belgisch ms «Marcel» van Antwerpen met een lading kolen van 200 Ton.

Het Nederlandse ms «Christina» van Holland met een lading zand van 300 Ton.

Het Belgisch ms «Eveline» van Frankrijk met een lading soda van 200 Ton.

UITGEVAREN OP :

3 januari : Het Duits ms «Alwin Klein» naar Brussel op ballast. Agent J. Olsen.

Het Belgisch ms «Diamant» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands ms «Oranje» naar Blyth met een lading dakpannen van 200 Ton. Agent Freyman & Vanloo.

Het Nederlands ms «Hink» naar Rotterdam op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

4 januari : Het Belgisch ms «Hodwige» naar Gent op ballast.

Het Belgisch tankschip «Purфина» naar Ertvelde op ballast.

Het Belgisch tankschip «Le Phare» naar Brugge op ballast.

5 januari : Het Belgisch ms «Fraternité 8» naar Brugge op ballast.

Het Belgisch ms «Anna» naar Gent op ballast.

De Duitse ms «Anke II» en «Anke Christa» naar de visgronden in de Noordzee.

Het Nederlands ms «Friso» naar Grimsby op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

6 januari : Het Belgisch ms «Diamant» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

7 januari : Het Belgisch tankschip «Pacific» naar Ertvelde op ballast.

Het Belgisch ms «Amethyste» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Duitse ss «L. Schulte» naar Brest op ballast. Agent J. Olsen.

Het Nederlandse ms «Lauwers» naar Southampton op ballast. Agent J. Olsen.

ZEEBRUGGE

Volgende schepen hebben ofwel aan onze havenmuur aangelegd of zijn doorgevaren naar Brugge om goederen te laden of te lossen.

Het Portugees ss Alcoutim kwam van Hamburg naar onze haven voor orders en vertrok daarna naar Hampton Roads.

Het Fins ss Thelma kwam op ballast van Goole naar onze haven en vertrok daarna naar Ogesund met 12 ton stukgoed.

Het Noors ss Manx kwam op ballast van Londen en vertrok daarna naar Arstadt met 130 ton kolen.

Het Liberiaans ss Zyla kwam van Norfolk met 9.418 ton kolen en vertrok daarna naar Belen met 102 ton fuel-oil.

De Franse chalutier Notre Dame de Boulogne kwam op ballast van Boulogne en vertrok daarna terug naar Boulogne met 104 ton fuel-oil.

Het Belgisch ms Internos kwam van Antwerpen met 346 ton fuel-oil en vertrok daarna terug naar Antwerpen.

Het Engels ms Acuity kwam op ballast van Londen en vertrok daarna naar Punkramu na 823 ton melasse ingenomen te hebben.

Het Duits ms Vaterland kwam naar onze haven op ballast van Gent en vertrok daarna naar Odense na 705 ton cokes ingenomen te hebben.

Het Fins ss Saelsoe kwam op ballast van Antwerpen en vertrok naar Kopenhagen na 1.929 ton cokes aan boord genomen te hebben.

Het Turks ss Mehmet kwam op ballast van Ackay en vertrok naar Emden met 546 ton kolen.

Het Nederlands ms Bergsingel kwam op ballast van Rotterdam en vertrok naar Aderslef na 515 ton cokes opgenomen te hebben.

Het Duits ms Manes kwam van Baltimore met aan boord 11.891 ton kolen en vertrok daarna op ballast naar Vlissingen.

De Franse chalutier Margat kwam op ballast van Boulogne naar onze haven, nam 49 ton gas-oil in en vertrok daarna terug naar Boulogne.

Het Belgisch ms Nijverheid kwam van Antwerpen met 354 ton fuel-oil en vertrok daarna op ballast terug naar Antwerpen.

Het Nederlands ms Clothilda M kwam van Antwerpen onze haven binnen om te schuilen en vertrok daarna naar Plymouth.

Het Britse ms Seehorse kwam van Antwerpen onze haven binnengelopen door het stormgevaar en vertrok na het schuilen naar Londen.

Het Nederlands ms Noorderlicht kwam van Antwerpen onze haven binnen om te schuilen voor de

storm en vertrok daarna naar Rouen.

Het Belgisch ms Julien De-weerd kwam op ballast van Hansweert en vertrok daarna naar Alger met 46 ton gas-oil.

De Franse chalutier Skagerrak kwam op ballast van Boulogne en vertrok terug naar Boulogne met 63 ton gas-oil.

Het Nederlands ms Birmingham kwam met 446 ton kolen van Goole en vertrok daarna op ballast terug naar Goole.

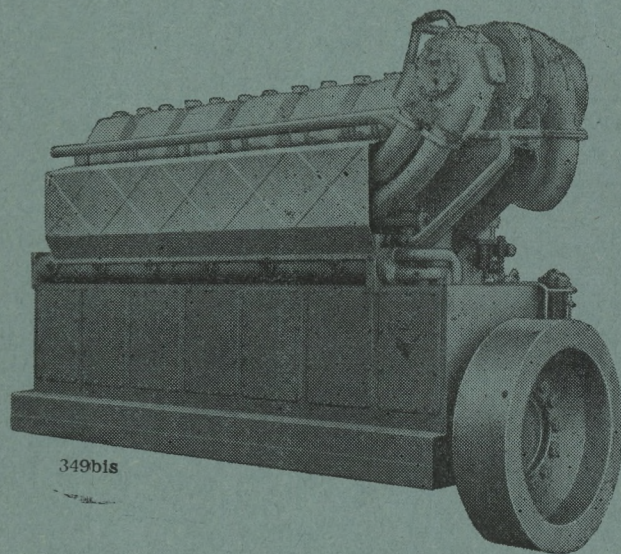
Van Oostende kwamen de M929 en de M928, mijnenvegers van de Belgische Marine onze haven binnengevaren.

Het Nederlands ms Rinny kwam van Port Talbot met 358 ton stukgoed en vertrok daarna op ballast naar Londen.

Het Nederlands ms De 2 Gebroeders kwam op ballast van Liverpool en vertrok naar Rotterdam met 221 ton aardappelen.

Het Nederlands ms Mary-Louise kwam op ballast van Amsterdam onze haven binnengevaren.

Deze week verzekerden 12 ferryboten de regelmatige overvaartdienst Harwich-Zeebrugge.



349bis

SEM-CARELS Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK - GENT

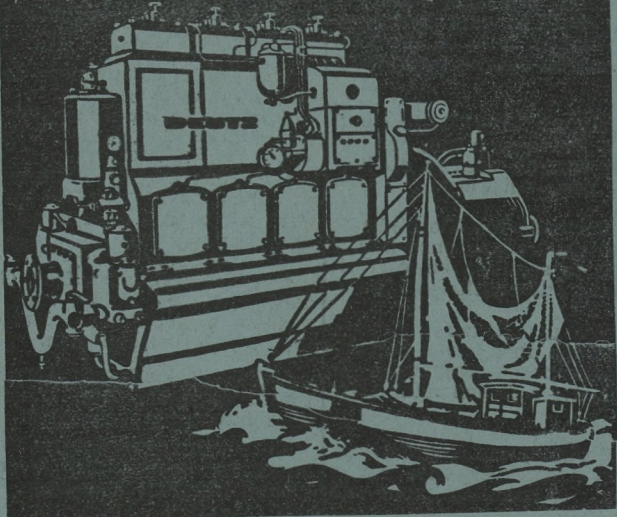
R. BAUWENS & C^o

14, REDERIJKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.O.B. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL, 2

OOSTENDE

Alvorens een VERZEKERING of HERVERZEKERING af te sluiten, wendt U in volle vertrouwen tot de firma

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Lulk

Korrespondenten in : Hamburg, Londen, Parijs, New-York, Rotterdam, enz...

185V



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892