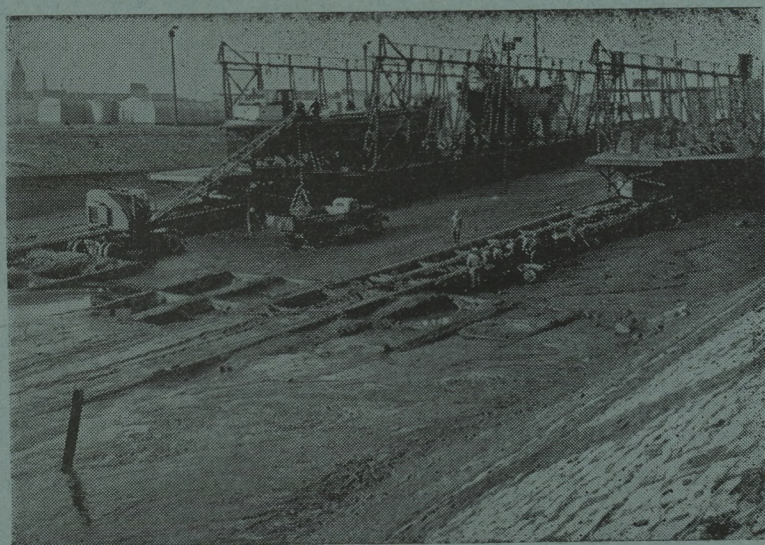




Het VISSERIJBLAD



De Oostendse slipway wordt gekuist

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)

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)

Fa JAC. VISSER-CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in

gerookte makreel

Import — Export

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5201. Tel. huis 4737

Telegram-adres «Visserclots»

89

n.v. AGENTUUR en

HANDEL

Maatschappij

IJMUIDEN

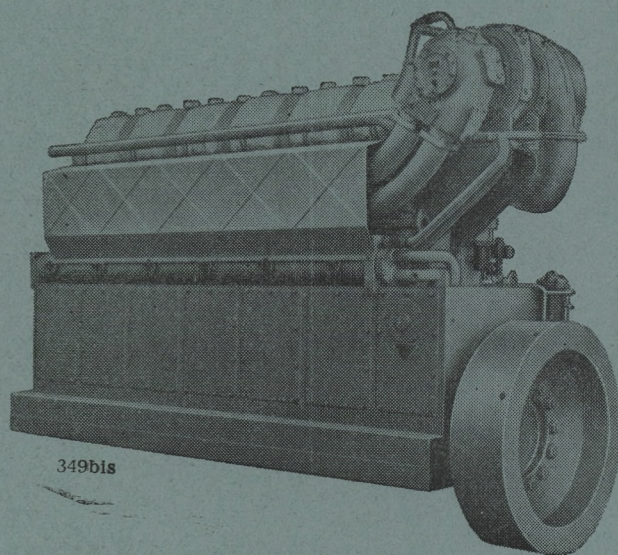
Telefoon 4527

Voor alle visserijbenodigdheden

81

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD



349bis

SEM-CARELS

Scheeps - Dieselmotoren



42 DOK — GENT

R. BAUWENS & C^o

14, REDERIJKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

Peilingen zijn ware richtingen, van
uit zee gerekend voor lichtsektoren.
Lengten ten opzichte van Green-
wich.

BELGIE

4/24(T) Lombardsijde. — Zee-
waartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/10(T)-1957.

Tot en met 2 maart 1957 zullen
alleen op donderdag 21, vrijdag 22,
donderdag 28 februari en vrijdag
1 maart 1957 schietoefeningen ge-
houden worden in de grote sektor
door artillerie.

Deze oefeningen worden gehou-
den zonder onderbreking van 07.00
uur GMT (08.00, plaatselijke tijd)
tot zonsopgang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/9-
1957 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort
11-2-57 — H.24141).

4/25 Schelde. — Schaar van
Ouden Doel. Wijziging betoning.

«Verlengd :

1. De rode stompe ton Nr. 6, ong.
275 m. in de richting 115° naar
51°20'17,5" N. 4°15'58" E.

2. De zwarte spitse ton Nr. 3, ong.
220 m. in de richting 345° naar
51°20'15" N. 4° 15'52" E.

In de lijn der zwarte spitse

tonnen Nummers 1 en 3 staat min-
stens 18 dm water bij gem. LLWS.

In de lijn der rode stompe ton-
nen Nummers 4 en 6 en WZHS-
lichtboei F.o.D. staat minstens 18 en
48 dm water bij gem. LLWS.

(Antwerpse Zeediensten
31-1-57 — H.24077).

NEDERLAND

4/26 Westerschelde. — Terneuzen.
Mistsein.

Positie : ongeveer 51°20'6N
3°49'5E.

Op het westelijk havenhoofd van
de Oost Buitenhaven te Terneuzen
is geplaatst een nautofoon, geven-
de elke 30 sec. een groep van 3 sto-
ten, aldus : stoot 3 sec. ; pauze 3
sec. ; stoot 3 sec. ; pauze 3 sec. ;
stoot 3 sec. ; pauze 15 sec.

Dit mistsein wordt alleen ten be-
hoeve van de veerboden in werking
gesteld. «MS (Fac)».

(Zie Belg. krt. «Schelde» en
Lichtenlijst 1953 - Nr. 178).
(Ned. B.a.Z. 27/356 — H.24078)

ERRATUM

In B.a.Z. 2/16 van 17 januari 1957
dienen de 13e en 14e regel van on-
deraan, gewijzigd als volgt :

Frequentie : 305,7 Kp/s, toon-
hoogte : 600

Bereik : 10 zm.

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)
van kracht op 13/2/57.

23. Rede Zeebrugge. — Positie :
51°22'30"N 3°14'00"E. Oostelijke
stortboei tijdelijk opgenomen.

KLEINE

AANKONDIGINGEN

Te Koop

TE KOOP : Motorvisserstvaar-
tuig 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 mo-
tor AWA van 120 PK van 1943, ver-
zekerd voor 900.000 F. Te koop
voor 750.000 F.

★
TE KOOP : 2 «Carels» Marine Mo-
toren, Type 3E 35P - 4 Takt 300 PK
260 rpm. 3 Cylinders. Bouwjaar 1935.
De een voorzien van Koppeling Bre-
vo 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 : Motorvisserstvaar-
tuig 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 : Motorvisserstvaar-
tuig 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.

Voor alle inlichtingen : zich
wenden bureel blad.

Het

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

Over 25 jaar... ?

Kanada heeft een eigen visserijministerie en in het Kanadese parlement werd zelfs een koninklijke commissie opgericht die zich bezig houdt met de bestudering van visserijvraagstukken met het oog op te nemen maatregelen of af te kondigen wetten.

Dat men er een vooruitziende visserijpolitiek voert is onder meer hiervan het gevolg. Deze koninklijke commissie heeft onlangs het vraagstuk bestudeerd van de politiek die moet gevoerd worden om de zeevisserij in dit land toe te laten zich te ontwikkelen. Het eerste wat men hiervoor moet doen is weten in welke richting het bedrijf zal evolueren.

Het verslag over de toekomst van de visserij in Kanada bevat acht punten. Het bedrijf is wel niet volledig akkoord met alles wat deze commissie vertelt, maar het is toch interessant deze hier eens onder de loupe te nemen en te vergelijken met onze toekomstmogelijkheid. Wij hebben geen koninklijke visserijcommissie, noch een visserijpolitiek, dus moeten we op een ander leren wat er bij ons kan gebeuren.

X X X

1. het aantal vissers zal ongeveer met een zesde verminderen binnen hier en vijf en twintig jaar.

Of dit nu het gevolg zal zijn van een vermindering aan belangstelling voor het bedrijf, zoals dit bij ons het geval is, ofwel of men minder vissers zal nodig hebben tengevolge van de modernisatie van het bedrijf, vertelt de commissie niet in haar verslag.

De tendens om de zeevisserij te verlaten is zowat in de meeste beschaafde landen treurige werkelijkheid. Omtrent de redenen die hiertoe aanleiding geven moeten we zeker niet meer terugkomen. De toenemende industrialisatie van Kanada zal zeker wel putten uit het aantal beschikbare vissers, vermits door inwijking niet voldoende aan de vraag op de arbeidsmarkt kan voldaan worden.

2. een toenemende doelmatigheid van vloot en vistuig zal evenwel toelaten dat het kleiner aantal vissers binnen 25 jaar ongeveer 60% meer vis zullen aanvoeren.

Modernisatie en automation van de visserijvloot is bijgevolg de aangewezen weg om het tekort aan bemanningen aan te vullen. Het visbedrijf is in alle landen zeer conservatief. Denken we nu maar niet dat, door aanwending van radar, dieptemeter, decca, enz., het laatste woord gezegd is inzake automation van de vloot.

De evolutie van de fabriekschepen wijst op een andere richting : meer produceren met minder mensen, meer comfort en minder lastig werk. Ook bij ons dient in deze richting gezocht om het bemanningstekort gedeeltelijk te helpen dekken. Nieuwbouw is moeilijk te stuiten, en is tevens noodzakelijk om de vloot jong en aangepast te houden. In die richting ligt bijgevolg een oplossing als men verstandig te werk gaat.

3. de kleiner vissersbevolking zal verdeeld zijn over minder havens, hoewel sommige vissersgezinnen in bepaalde plaatsen — waar geen haven is, zullen blijven wonen.

Deze ontwikkeling heeft zich reeds voltrokken in ons land : het aantal vissersplaatsen, waar vissersvaartuigen landen, is teruggekeerd op drie. Er zijn evenwel veel vissers blijven wonen in die plaatsen waar geen haven meer is : De Panne, Heist.

4. anhoudende opzoekingen op technisch en biologisch gebied zullen noodzakelijk zijn om het meeste voordeel te halen uit de bestaande vissstapel.

Het is duidelijk dat er niet meer vis uit zee kan gehaald worden dan deze bevat. Er moet eveneens op gewaakt worden dat de vissstapel niet nutteloos uitgerooid wordt. Hoe moderner het vangappa-

raat wordt om met een minimum van kosten het maksimum aan vangst te verwezenlijken, hoe meer nodig het zal zijn om wetenschappelijk de invloed hiervan op de visvoorraad te volgen teneinde katastrofen te vermijden.

5. aanzienlijke kapitalen zullen nodig zijn om de uitslagen van deze wetenschappelijke opzoekingen om te zetten in praktische toepassingen voor de visserij.

Nieuwe toestellen kosten gewoonlijk duur en hoe meer er bij komen, hoe meer iedereen verplicht is mee te doen teneinde ook zijn brood te verdienen. Dit is een algemeen verschijnsel over de ganse wereld.

Dan zijn we nog niet aan het einde van de uitvindingen en de verschillende mogelijkheden. Het is licht te zien waarheen het gaat als we de uitrusting van een vissersvaartuig van nu vergelijken met wat het kort voor de oorlog was.

6. de bevolking van het land zal groter zijn, men mag rekenen op een stijgend visverbruik, de vraag zal bijgevolg zeer stijgen.

7. de Verenigde Staten zullen het meest belangrijke uitvoerland blijven zodat een verhoging van de invoerrechten in dit land rechtstreekse invloed zal uitoefenen op de Kanadese markt.

Er is — volgens de voorspelling van de koninklijke commissie — vooralsnog in Amerika weinig vooruitzicht op een «gemeenschappelijke markt».

Keren we terug naar Europa waar Amerika ons min of meer verplicht heeft de grens te openen. Van het noorden naar het zuiden toe is de visinvoer praktisch vrij. De grens valt echter samen met de Frans — Belgische grenslijn en welke nadelige gevolgen hieraan verbonden zijn voor onze nijverheid, ondervinden we best. Van uitbreiding zuidwaarts is er steeds in theorie spraak geweest, in de praktijk blijven de contingenten gehandhaafd en wordt de beperking verder in voege gehouden door hoge invoerrechten. Ook ons doel moet zijn, als gevolg op de ons opgedrongen toestand, lid te blijven van de Europese Statenbond met uitbreiding van de vrije markt.

8. verder was de koninklijke commissie van mening dat :

a) het verbod voor Kanadese schepen van meer dan 65 voet lengte om te vissen binnen de 12 mijlsgrens — waar dit voor buitenlandse vissersvaartuigen wel toegelaten is tot op 3 mijl — zal opgeheven worden.

Dit betekent een belangrijke evolutie op gebied der territoriale wateren, die ook van belang is voor de Noord-Europese visserijlanden.

b) het zou niet verstandig zijn een politiek van kunstmatige steun of geschenken te voeren voor de zeevisserijnijverheid, dit met het oog op de zeer gunstige toestand die men binnen 25 jaar verwacht en welke de werkgelegenheid in de nijverheid zal uitbreiden.

b) Kanada zal, met het oog op het levensbelang van haar uitvoermarkten, alle gelegenheden moeten te baat nemen om onderhandelingen te voeren die zullen leiden tot een vermindering, of zelfs een opheffing van alle belemmeringen op het internationaal verkeer in vis.

X X X

Veel meer commentaar is, maar mijn mening, hierbij niet nodig. Het belangrijkste is dat de nodige lessen uit deze vooruitblik getrokken worden, niet alleen door Kanada, maar ook door ons land.

J. H. K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Me hebben van de reize bezoek gekregen thuis : een oude maat van mijn : Guusten dat ik in een lange tijd niet meer gezien hebben ondatten hij op de lange omvaart waarde. Hij en zijn vrouwe waaren naar Oostende gekomen en ze kwaamen thuis voor 't eeten. 't Was wel niet veele biezoenders met dat me der niet op geschikt waaren : soepe, sossissen met patatten en spruiten. En met dat me aan tafel zaten, 'k zaagen gelijk dat Guusten zijn vrouwe heur eeten gelijk liet staan.

'k Zeggen : ehwel, wat ister dè, eet je dadde niet geeren. Ba jaake zegt ze. 'k Zeggen : staat 't je mischien niet aan ? Geen kwestie van, zegt ze. 'k Zeggen : heb je mischien geen hoenger gelijk of dat dat nog kan gebeuren ? 'k Hebben hoenger gelijk een peerd, zei ze. En 'k zeggen : ehwel begint er dan maar aan of 't gaat nieks meer ooverschieten. 'k Kannen niet, zei ze, 'k wachten tot dat Guusten klaar is met die moend valsche tanden. 'k Zeggen : en wat doen je gijnder danne als Guusten in zee is, als je maar één moend valsche tanden hebt. Ah, zegt Guusten, 'k vaaren al een tijdetje niet meer. 'k Hebben 't opgegeeven, 'k hebben te veele teengengekomen en 'k zijn der benauwd van geworden.

'k Zeggen is 't zoo erg. Zwiigt zeiten, je kan het niet geloovent. Allez, 'k vaarden voor eersten stierman en de kapitein kost me niet rieken. Nu je weet hoe dat dat gaat als je lange van huis zijt, je drienkt een keer een druppel om je mieseerie weg te spoelen en op zekere dag had den ouden in zijn logboek geschreeven : de stierman is vandaag zat geweest. Gelijk of dat dat den eersten keer was en dat iedereen dat moeste weten. Maar 'k hebben hem dadde weere gelapt de volgende dag dat ik van wacht waaren en 't logboek moesten invullen schreeven kikk : de kapitein is vandaag nuchter. En dat was pertangs geen leugen, maar van als me weere binnen waaren zijn 'k moeten veranderen van schip omdat ik dadde gedaan hadden.

Aa't niet geweest van die kapitein, maar 'k vaarden geeren op dat schip en mijn tweede schip bracht mijn geen geluk. Me vaarden op Zuid-ameerikaa achter seen-appels en met een passagier of zesse aan boord. De kapitein was een braaf mensch. 't was zijn eerste reize als kapitein en je had geen chance. Me kwaamen in een storm juiste buiten de Kanaariesche eilanden en voor me 't goed en wel wisten was 't schip gezoeken en zaaten me met zessen op een reddingboot.

Me hebben zeeker wel een weeke of zesse roendgezwaateld en achter een paar weeken zaaten me zoender eeten. Dat was erg en geen gedacht van waar dat me waaren of dat ze ons nog giengen vienden. 't Was voor zot te worden en als me daar een dag of viere scheel van den

hoenger zaaten, zei de kapitein almeteenekeer : Mannen, 'k hebben der lange op gepeisd, maar 't gaat ter eenen van ons moeten aan gelooven, me gaan hem oender ons verdeelen en opeeten. 't Is beeter dat me met zijn vijven ooverblijven dan datter zes lijken zijn. Den eenen keek naar den anderen.

Hoenger lien is wel niet geestig maar opgepeuzeld worden is nog veele minder plezant. Naar mijn keeken ze nog niet veele, 'k hebben kikk alsan een maageren geweest. Mijn vrouwe zegt dat dat niet schoone staat, maar 't is toch een voordeel als je in zulke papieren zit. Ze keeken allemaale naar de kok, dat was een vetten, je was wel een beetje getrokken met in die reddingboot te zitten, maar 't goeng nog eeten genoeg oover blijven voor vijf man voor een dag of achte en teegen tonne gieng ter wat anders zijn.

Maar teegen dat me kosten oovereenkommen dat het de kok gieng zijn, zei de deezen : al goed en wel maar als ekik der aan zijn, wien gaatter mijn dan klaar maaken voor op te eeten. Dat was waar ook, zoo me giengen strooitje trekken voor te zien wien zijn toer dat het was. 't Was gelukkig aan de derde machienist, dat was ook een ferme brokke. De kapitein trok al zijn reevolver, binst dat de machienist al aan 't reklameeren was datten gieng op onze maage liggen en datten te veele naar 't mazout en d'olie gieng smaaken, maar 't was geen avanse. De kapitein zette tweeze zijn reevolver teegen de sukkelaare zijn hoofd, alster een franschman, die ook bij ons was riep : kapitein, stop, schiet hem niet deur zijn hersens, want dat is 't liefste dat ik eeten, 'k zijn daar zot van.

De kok kwam almeteenekeer op een goed gedacht, chance voor de machienist dat de kapitein nog niet geschooten had. Stop, zei de kok, 'k zijn ik gelijk niet zot van menschevles en 'k peinzen datter hier nog in dat geval zijn aan boord. Ik ook, zei de machienist. Zwiigt, zei de kapitein, je hebt gij nieks meer te zeggen. Ehwel, zei de kok, laat die vent leeven, je gaat niet slecht kommen met wachten, me hebben nog allemaale onze schoenen, laat ons de deeze binnenspeelen voor dat me aan de machienist beginnen, 't zit daar veele kloekte in dat leer en misschien gaan me oendertusschen eentwaar opgepikt worden.

Iedereen was seffens 't akkoord en de machienist was natuurlijk den eersten. En alzo zijn me aan onze schoenen beginnen eeten.

Twee weeken nadien zijn 'k dan aangespoeld aan de kust van afriekaa en alzo zijn 'k den eeniegsten ooverleevende van dat schip. En achterna heb ik niet meer willen in zee gaan.

'k Kannen 't geloovent, zeiden 'k, maar wat ister met die anderen gebeurd die in dat bootje zaaten ? Ehwel, zei Guusten, de deeze zijn achter een dag of achte dood geaan van den hoenger. En hebt je ze gij opgegeeten, misschien ? Bah neen 'k, zei Guusten, maar 'k hadden

Grote of Kleine Vis!

(Vervolg van vorige week)

De grote reders zagen — natuurlijk — hun eigen belang en tekenen verbintenissen die van groot gewicht waren voor de middenslagvisserij. Het was maar toen de conventie enkele jaren later in voege kwam, dat de middenslagvisserij gewaar werd dat er iets zou veranderen en toen de 80 mm netmazen zouden verplicht worden, werd op het laatste nippertje alarm geslagen en een voorlopige netmaas van 75 mm opgelegd. Voorlopig eerst, werd, vooraleer tot verdere uitbreiding over te gaan, besloten een nieuw onderzoek in te stellen, de uitslag van dit onderzoek zou dan voorgelegd worden aan de bedrijfsmensen zelf die hun oordeel ook mochten in het midden brengen.

Het is ons land, het Verbond der Belgische Zeevisserij, die dit heeft kunnen bereiken, met de sterke steun van de Franse redersvereniging. Het waren tenslotte enkel die twee verenigingen die middenslagreders vertegenwoordigen en die diervan opkomen voor de belangen van hun leden.

Sinds de laatste jaren is er iets gaan roeren in de gehele visserijwereld. De Engelse middenslagreders hebben laten weten dat zij ook niet akkoord waren met de conventie, maar het is hen tot nu toe niet toegelaten geweest hun stem te laten horen. Uit Nederland kwamen stemmen van middenslagvisseren die hun belangen willen verdedigen, de Duitse middenslagreders laten zich thans ook gelden en bestuderen dit vraagstuk.

In de meeste landen was het namelijk zo dat de diepzeevisserij afzonderlijk verenigd was naast de middenslagvisserij. Het was de diepzeevisserij die het sterkst stond en het hoogste woord voerde.

Dit is een beetje historiek rond het geval, een antwoord op de vraag van de lezer : Hoe was het mogelijk ?

Wanneer echter het Comité ad-hoc geantwoord heeft op de manier die door Simon St Martin afkeurend wordt bekeken, is het in de eerste plaats omdat dit Comité geen andere opdracht heeft gekregen en ten tweede omdat, nu men over meer gegevens beschikt, het mogelijk is geweest een andere — en meer zekere — methode te zoeken ter bescherming van de vistapel.

Deze methode laat zelfs toe een keuze te maken onder de verschillende vissoorten en over de manier waarop ze dienen beschermd te

ik de grootste voeten, zoodat ik voor langer eeten hadden aan mijn schoenen.

En 't is tonne dat ik ook mijn slechte tanden gekregen hebben van die schoenen op 't eeten : met aal die naagels. Sichtlich draagen kikk juiste genaade schoenen meer. Je kan nooit weten wat datter gebeurd.

Si, 'k kunnen 't goed geloovent van Guusten datten niet veele geen goeste meer hebt om te vaaren achter datten dadde teengengekomen hebt.

Hoe zoudt je zelve zijn ?

Elk z'eentje en tot 't naaste reize.

Stierman Lèeze

worden. De conventie 1946 liet dit slechts met moeite toe : men hield zich aan de grootste vissoort om zeker alle soorten te beschermen.

Of de Noordzee nu bepaald leeggevisst wordt, is een andere kwestie. Ondanks het feit dat men voor 1940 — met een jaarproduktie van 320.000.000 Kgr overbevissing vreesde, staat men nu met een jaarproduktie van 450.000.000 Kgr en spreekt men opnieuw van overbevissing.

Kent men de mogelijkheden van de zee ? Of is de achteruitgang van de individuele vangst te wijten aan de intenser bevissing door tientallen meer vaartuigen ? Dit is heel goed mogelijk, maar wat doet men dan met een bepaalde vissoort : de TONG ?

Zouden anderzids de bedoelingen van de Engelse redersvereniging zo verdragend geweest zijn de invoer van vis te stremmen door het opleggen van groter netmazen, zoals St Martin beweert ? De Engelsen zullen heel zeker van hun eerste «stoot» niet gestorven zijn maar, persoonlijk, vind ik dit argument zeer ver gezocht. Noorwegen is immers ook voor een vergroting van de netmazen, andere landen ook en het zijn dan bepaald die landen waar de visserij op ronde vis van overwegend belang is of waar men geen flinke tong kan appreciëren. Dat men voor ronde vis meest belang heeft grote vis aan te voeren is een feit.

Maar daarentegen is vooral de tong de vis die niet te groot mag zijn en, zoals onze berekeningen van het nummer 1 van deze jaargang aantoonen, ligt de beschermingsnetmaas van deze vissoort merkkelijk lager dan voor andere soorten.

Volledige vrijheid is eveneens uit de boze. Er moet echter een onderscheid gemaakt : bepaalde visserijen hoeven niet zoveel bescherming als de andere. Dat men op de eerstvolgende conventie dit onderscheid make, zoals het thans gebeurt tussen IJsland en de Noordzee. Het is maar een kwestie van goede wil en krachtadigheid. Nu de middenslagreders A gezegd hebben, moeten ze ook B zeggen en op epuor ep taw taw suo uetawu fiam 'sta ezuo uwa fupwrepsaq lat ue fiam ezuo taw fiam uetawu uetawu -as ezuo ui : xffawawu 'uwas tawt vissen en hun vanggebieden, dat is niet onze zaak.

Jos. H. KLAUSING.

GEDIPLOMEERD SCHIPPER TER VISSERIJ VOOR DE CONGO GEVRAAGD

Belangrijke Koloniale Maatschappij zoekt voor haar diensten op de Afrikaanse meren, tweetalig gediplomeerd schipper ter visserij met uitgebreide ervaring in het visserijbedrijf.

Ouderdomsgrens : 35 jaar.

Aanvragen vergezeld met dienststaat en bewijs van goed gedrag en zeden te richten aan :

Compagnie des Grands Lacs - Dienst van het Personeel in Afrika - 24, Sterrekundelaan, Brussel.

5810V

V.B.Z.-KALENDER

Zaterdag, 23 februari :
VERGADERING van het
invoerkomiteé te Brussel

Maandag, 25 februari :
VERGADERING van het pro-
vinciaal komiteé voor scheeps-
jongens.

Woensdag, 6 maart :
ASWOENSDAG :
begin van het Vasten.

Zaterdag, 9 maart :
ZITDAG te Nieuwpoort



Woensdag, 6 maart :

ASWOENSDAG

inzet van de Vasten

zorgt nu vooral voor veel

en voor goede vis

Maatregel in verband met het gebrek aan bemanningen

Op een andere plaats in dit blad wordt medegedeeld dat de zeevaart-inspectie thans overgaat tot het afleveren van vergunningen voor het bedienen van motoren van minder dan 80 P.K. Een eenvoudige ondervraging zal van de kandidaat afgenomen worden.

Voortaan echter wordt toegelaten aan de schippers van vaartuigen van minder dan 80 P.K. om tezelfdertijd in het bezit te zijn van een vergunning voor het bedienen van motoren van minder dan 80 P.K., dit wil zeggen dat, wanneer de schipper in het bezit is van dergelijke vergunning er geen andere persoon aan boord van vaartuigen van minder dan 80 P.K. dergelijke vergunning moet bezitten om te mogen varen. In verband met het gebrek aan bemanningen is dit een wijze maatregel vanwege de Bevoegde Overheid. Immers de vergunningen voor het bedienen van een motor en de diploma's lopen niet dik rond en zijn in ieder geval moeilijk te vinden voor de kleine vissersvaartuigen. Als de schipper in het bezit is van dergelijke vergunning zal de reder zich niet langer het hoofd hoeven te breken om een motorist te vinden, maar zullen twee gewone matrozen volstaan om de bemanning aan te vullen.

Anderzijds zijn de vereisten om aan de proef deel te nemen zeer ge-

makkelijk : het volstaat enige ervaring te hebben van een dieselmotor om de ondervraging met goed gevolg te doorstaan en de vergunning te behalen.

Eksamenuitslagen

TER VISSERIJ

Tijdens de examenzitting van 4 februari 1957, zijn geslaagd :

1. In het examen van schipper 1ste klas

Hallemeesch André ; Vermoote Jan

2. In het examen van schipper tweede klas

Couwijzer Constant ; Dury Louis
Savels Louis ; Bonje Walter

3. In het examen van leerling schipper

Calcoen Paul ; Rigaux Willy

TER KUSTVAART

Tijdens de examenzitting van 11 februari 1957, zijn geslaagd :

1. In het examen van schipper ter kustvaart :

Decuyper R.

2. In het examen van stuurman ter kustvaart :

Deswert R. ; Drabbe M. ; Fafchamps F. ; Fritssche H. ; Vinck F.

3. Leerling ter kustvaart :

Van Lerbeirghe R.

4. In het theoretisch examen van schipper ter kustvaart (sektie pleziervaart)

Rahier M.

Waarheen de reis van het Verbond der Belgische Zeevisserij

Onze mededeling van voor 2 weken is reeds het onderwerp geweest van gesprekken. Verscheidene mensen hebben reeds hun voorkeur laten kennen : HEIDELBERG en HET ZWARTE WOOD, er zijn reeds een aantal liefhebbers die zich opgegeven hebben om mee te reizen naar die streek. We verwachten nog stemmen en nog opmerkingen waar we rekening mede kunnen houden.

Omtrent de datum van onze jaarlijkse reis hebben we ook al een paar nuttige suggesties gekregen, zodat we dit jaar — indien mogelijk — wat vroeger zullen vertrekken met de eerste tocht : in mei, om iedereen gelegenheid te geven, gedurende zijn oplog, mede te gaan.

De moeilijkheid is echter dat de feestdagen O.H. Hemelvaart en Sinken dit jaar wat later komen en er dan moeilijkheden zijn voor wat de hotelreservatie betreft op die dagen en ook om aan een auto-
kar te geraken.

Zoals de zaken nu staan schikken we drie reizen in te leggen, telkens voor hoogstens 50 personen. De eerste tocht van zaterdag 19 tot donderdag 23 mei inbegrepen, de tweede tocht van zaterdag

15 juni tot donderdag 20 juni inbegrepen en de derde tocht van zaterdag 22 juni tot donderdag 27 juni inbegrepen.

Zijn er opmerkingen op deze datums, zijn we steeds bereid ze te wijzigen in zoverre mogelijk om iedereen in de gelegenheid te stellen mee te gaan. Men moet echter rekening houden met het feit dat O.H. Hemelvaart op 30 mei valt en Sinken op 9 juni en de zeevrijdag te Oostende op zondag 30 juni.

Tegen 1 april moeten we in elk geval weten wanneer we zullen vertrekken en waarheen we zullen reizen en — zoveel mogelijk — hoeveel personen er met elke tocht zullen meereizen. Tenware dat we allemaal op dezelfde dag zullen vertrekken, wat nog een mogelijkheid, maar een moeilijkheid is voor de organisatie.

Alle suggesties en voorstellen zijn welgekomen. Wie verleden jaar meegeweest is heeft het zich zeker niet beklagd en zal nog meegaan, wie niet meegeweest is, zal heel zeker dit jaar van de partij willen zijn. Laat ons bijgevolg tijdig uw wensen kennen, zodat we iedereen kunnen tevreden stellen.

Vergunning voor het bedienen ter visserij van motoren van minder dan 80 P.K.

Bij Kon. Besluit van 28 december 1956 wordt het Distrikthoofd van de Zeevaartsinspectie gemachtigd een vergunning af te leveren voor het bedienen, ter visserij, van motoren van minder dan 80 P.K.

Ter verkrijging van bedoelde vergunning moeten de kandidaten aan de volgende voorwaarden voldoen :

1) Volle 18 jaar oud zijn ;

2) Voldoen aan een mondelinge ondervraging door de Zeevaartsinspectie.

Om deel te nemen aan deze ondervraging dienen de belanghebbenden zich te laten inschrijven op het bureau van de Zeevaartsinspectie, Landingskaai der Pakketboten, Oostende-kaai. De inschrijving kan geschieden iedere werkdag van 9 tot 12 uur.

Bij de inschrijving dient de identiteitskaart voorgelegd te worden.

De kandidaten zullen ten gepasten tijde en alleszins veertien dagen op voorhand tot de ondervraging opgeroepen worden.

AAN WELKE VRAGEN DE KANDIDATEN DIENEN TE KUNNEN BEANTWOORDEN

1. Wat verstaat men door tweetakt Diesel motor ? — uit welke delen bestaat hij ?
2. Hoe geschiedt de werking van een cilinder tweetakt en viertakt motor ?
3. Hoe geschiedt het smeren van een cilinder twee- of viertakt motor ? Toont het belang van het smeren aan.
4. Hoe geschiedt de waterkoeling van de cilinder en cilinderdek-
sel ?
5. Het doel van de in- en uitlaatk-
klep alsook van aanzetluchtklep — hoe worden zij in bedrijf ge-
steld — en welke zorgen moet men nemen ?
6. Hoe geschiedt het elektrisch starten van een Dieselmotor ? Wat is een starter, een dynamo, een accubatterij ?
7. Het doel van de brandstofpomp en brandstofklep — legt de werking uit ; wat zijn de storingen die eventueel kunnen gebeuren — hunne herstellingen in zee ?
8. Hoe wordt de schroef in bedrijf gesteld — waar geschiedt de stuwkracht ?

9. Hoe geschiedt de werking bij voor- en achteruitgang van de schroef door middel van de gewone omkeerkoppeling ? Welke zorg moet men dragen voor de goede werking ervan ?
10. Het doel van de luchtdrukfles ? Wanneer en door welk middel worden zij bijgevuld ? Op hoeveel druk in kg/cm² ?
11. Het doel van de brandstofdag-tank ? Welke zorgen moet men nemen ?
12. Welke zorgen neemt men voor het starten van de motor ?
13. Welke zorgen neemt men als de motor in bedrijf is gesteld ?
14. Stijgt het koelwater boven de 60 graden C., wat moet men doen om averij te voorkomen ?
15. Aangedreven koelwaterpomp is buiten dienst — welke pomp kan men in de plaats gebruiken ?
16. Rookt de motor — welke kan de reden zijn ?
17. Hooft men stoten — welke kan de reden zijn ?
18. De brandstofdagtank is per ongeval leeg geraakt — wat kan met de motor gebeuren, en wat moet men met de brandstofpomp en brandstofkleppen verrichten om de aanzetlucht niet te verspelen ?
19. Na aanleg motor wordt gestopt, wat moet men doen alvorens het vaartuig te verlaten ?

Verzekering tegen oorlogsrisico

Veel reders hebben in de laatste weken vanwege de vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico een omzendbrief ontvangen, waarbij hen herinnerd wordt, dat hun jaarlijkse bijdrage op het eerste verzoek per post zal hoeven betaald te worden.

Tengevolge van het feit dat de vaartuigen zullen herschat worden, werden de kwijtingen nog niet aangeboden. Dit zal eerstdaags geschieden.

Anderzijds worden de reders in een tweede brief er aan herinnerd dat om te genieten van het oorlogsrisico bij ongeval, de reders verplicht zijn hun vaartuig te verzekeren tegen gewoon risico.

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

**Nieuwpoorts vissersvaartuig
lek geslagen****OP EIGEN KRACHT WEER THUIS
GEKOMEN**

Gans de Nieuwpoortse vloot voer vrijdagmiddag weer uit, na enkele dagen wegens slecht weder thuis gelegen te hebben. In de nabijheid van het lichtschip Westhinder werd de bemanning van de N.807 «Suzette» van schipper Achiel Swert-

vaegher gewaar, dat het schip een lek opgelopen had en water maakte. Het water stond reeds 30 cm. hoog.

Onmiddellijk werden alle pompen aan boord in werking gesteld, terwijl de schipper via de radio contact zocht met schepen in de buurt. Spoedig kwam hulp van de N.728 en van de N.704, alsmede van de N.701 «Angelus» van schipper Arthur Calcoen die voorstelde de N.807 op sleeptouw te nemen.

**ONGEVALLEN
OP ZEE
AVERIJ**

De Z.444 heeft tijdens zijn laatste zeereis een zware zee gekregen waardoor de stuurinrichting beschadigd werd. Op de kuisbank werd vastgesteld dat de kiel gespleten en het roer ontzet was.

OPSLEPING

De Z.179 van Savels Leopold moest met defekte keerkoppeling door de Z.414, schipper eigenaar Utterwulge naar Zeebrugge gesleept worden.

AVERIJ

De Z.38 schipper-eigenaar Gezelle sloeg vast, waardoor de snachblok van bakboord werd uitgerukt en verloren. Ook de breidels werden gebroken. De helft van het net ging eveneens verloren.

DEFEKT

De Z.416, schipper Janssens Ch. moest door de Z.251 met defekte keerkoppeling naar Zeebrugge opgesleept worden.

**DE O.102
BINNENGESLEEPT**

Zondag werd de O.102, van de rederij Blondé door de O.156 van de Wwe Vigne en kinders, binnengesleept met keerkoppeling- en asbreuk. De motor is pas anderhalf jaar oud en de O.102 was eerst te Milford voor voorlopige herstelling binnen gelopen.

Daar de motor nog voortwerkte probeerde schipper Swertvaegher op eigen kracht weer naar de thuishaven te varen. Niettemin bleef de N.701 om veiligheidsredenen in de buurt. Beide vaartuigen bereikten aldus veilig de haven van Nieuwpoort waar de N.708 maandag op de kuisbank werd gezet en hersteld werd.

**Op de scheepswerf
Bocher**

Binnen 8 dagen wordt de doop verwacht van de O.160, een ijzeren vaartuig, gemaakt voor rekening van reder Lambrecht uit Oostende. De O.160 is het zusterschip van de Kamina en heeft volgende karakteristieken: lengte overmeten 26 meter, breedte 6,20 meter en diepgang 3,60 meter. Het schip is uitgerust met een ABC motor van 350 PK die 8 cilindrs heeft.

Op de werf staat momenteel nog een ijzeren vaartuig van 20 meter lengte voor de reders Cogghe en Beyens uit Oostende. Dit vaartuig zal deze week te water gelaten worden.

Wanneer het schip van de reders Cogghe en Beyens zal tewater gelaten zijn, zal dan een nieuw stalen vaartuig op de werf worden aangelegd van een lengte van 21 meter en voor rekening van reders Pieters en Amys uit Heist.

Daarna zal men beginnen aan een stalen vaartuig van een lengte van 20 meter voor rekening van reder Derudder. — Z.

**Brand aan boord van
Oostendse treiler****VOOR DE OOSTKUST
VAN SCHOTLAND**

Radio scheveningen heeft zaterdagmiddag om 4.26 uur noodsein opgevangen van de Belgische treiler «Marie-Suzanne», O.237 van de rederij Vieren, uit Oostende. Het schip bevond zich op 9 mijl ten zuidoosten van Clyth Ness, oostkust van Schotland. In de machinekamer van het vaartuig was brand uitgebroken.

De Belgische treiler «Espérance», O.94 van rederij Seghers, seinde om 4.42 uur dat hij zich op 2 mijl ten noorden van de «Marie-Suzanne» bevond. Om 5.10 uur seinde de «Espérance», dat het vuur aan boord van de «Marie-Suzanne» gebust was.

Terwijl hefschroefvliegtuigen van de Britse luchtmacht zich te voren klaar hielden om in te grijpen, voer de reddingboot van de Schotse havenstad uit om hulp te bieden, doch dit bleek niet nodig.

Opblaasbare vlotten toegelaten

Sinds maandag 18 februari heeft het Beheer van het Zeewezen besloten voortaan de opblaasbare vlotten (life rafts) toe te laten op de vissersvaartuigen onder volgende voorwaarden:

- de nieuwe schepen die gebouwd worden tot 200 BT mogen ofwel een opblaasbaar vlot ofwel een reddingboot plaatsen;
- de andere vaartuigen tot 200 BT mogen, indien de reddingboot moet vervangen worden, deze vervangen door een opblaasbaar vlot.

Hiermede is een hele stap vooruit gezet naar de modernisatie van onze vloot. Verscheidene reders hadden reeds de wens uitgedrukt hun oude reddingboten te mogen vervangen door deze moderne tui- gen.

Naar de ervaring in andere landen (vooral Engeland) leert, hebben deze vlotten reeds talrijke mensenlevens gered waar dit niet het geval zou geweest zijn moest men enkel over een reddingboot beschikt hebben. Ook in ons nationaal bedrijf heeft men reeds ervaren dat, had men over een automatisch vlot beschikt in plaats van over de gewone boot, er heel wat minder ongevallen met noodlottige afloop te betreuren zouden geweest zijn.

Het prijsverschil tussen een gewone boot en een automatisch vlot is wel betrekkelijk groot, maar de zorg voor de veiligheid van de opvarenden rechtvaardigt ten eerste dergelijke uitgave. Mochten vele reders begrijpen dat hierdoor hun bemanningen beter zullen beschermd worden en van deze mogelijkheid gebruik maken om hun verouderd reddingsmateriaal aan te passen.

**OVERLIJDEN
TE KOKSIJDE**

We vernemen het overlijden van Alfons Rigaux, oud reder-visser, in de ouderdom van 72 jaar.

Alfons Rigaux was de eerste reder die zich in 1939 abonneerde op het toen gestichte «Visserijblad».

Maandag had te 16 uur de begrafenisplechtigheid plaats van deze zeer vooruitstrevende eenvoudige mens.

Aan zijn echtgenote, kinderen en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

**Koelmachines in
Vissersvaartuigen**

De koelinrichtingen op schepen moeten aanzien worden als hulpmiddel, 't is te zeggen dat het hoofddoel moet zijn, het smeltverlies van ijs te verminderen alsook het bunkeren van ijs in een commerciële zin te verrichten. Daardoor meer plaats voor vis te laden en minder uitgaven bij de aankoop van ijs. Daardoor kunnen ook de zeereizen verlengd worden en beter vis worden aan de wal gebracht.

Tot op heden is de volgende met succes bekroond. Door de scheepswerven worden alle zijden van het visruim met kurk geïsoleerd. De verkoeling gebeurt door gelijkmatige verdeling onder het dek met een gladbuizensysteem, want op grond van de ervaringen is bewezen, dat de warmtelast door trans-

missie geschiedt door het dekvak. De verbindingsleidingen van het koelmiddel worden door speciale doorvoeringen gevoerd, die in de schotwanden worden ingebouwd. De koelmachines kunnen als er plaats is, in de machinekamer worden ondergebracht. Deze koelmachines zijn water - gekoelde waarvan de verdamper in een speciale uitvoering tegen zeewater bestand zijn. De verkoeling van deze verdamper geschiedt door een tegen zeewater bestaande speciale pomp, voorzien van separaten en direct gekoppeld op een elektromotor. Voor de automatische bediening zijn gepantserde thermostaten voorzien. Naar wens kan een signaal - inrichting worden geleverd, die met lampen de temperatuur aangeeft in het koelruim en dit zowel in de machinekamer als op de kommandobrug.

ZELFSTANDIGEN OPGELET !

**Wat moet gedaan worden
om in regel te zijn
met de wet ?**

We hebben vorige week nog eens gewezen op de verplichtingen der zelfstandige arbeiders om voor hun eigen pensioen te zorgen. Tegen 1 maart moeten alle zelfstandige arbeiders hun keuze gedaan hebben over de manier waarop zij hun pensioenfonds zullen vormen :

Deze vorming kan op drie manieren gebeuren :

- a) ofwel door het afsluiten van een gemengde levensverzekering ;
- b) ofwel door het beleggen van geld in onroerende goederen ;
- c) ofwel door het afsluiten van een pensioenkontraat.

Voor diegenen die zulks nog niet gedaan hebben, en dit op aanraden van ons, en voor hen die geen voorkeur hebben, raden wij aan — in onderling overleg met het ALGEMEEN VERBOND DER ZELFSTANDIGE ARBEIDERS, waarbij het Verbond der Belgische Zeevisserij aangesloten is (Sociaal Verweer) — een pensioenkontraat af te sluiten met de ALGEMENE SPAAR- EN LIJFRENTEKAS en dit langs het Verbond der Belgische Zeevisserij om.

Deze zal de inschrijvingen overmaken aan het A.V.Z.A. welke het nodige zal doen. De commissielonen welke het A.V.Z.A. hiervoor zal ontvangen zullen gestort worden in het «STEUNFONDS VAN DE MUTUALITEIT», zodat deze aangeslotenen tevens zullen kunnen genieten van de kosteloze tussenkomst in geval van ziekte en heelkundige bewerkingen.

Teneinde tijdig alle schikkingen te kunnen treffen, zullen de inschrijvingen op het sekretariaat van het Verbond der Belg. Zeevisserij gesloten worden op dinsdag 26 februari a.s.

Wie bijgevolg tijdig wil in orde komen met de wet kan van deze dienst gebruik maken.

Nadere inlichtingen zijn deze week te lezen in het «Sociaal Verweer» en zullen we volgende week eveneens mededelen.

HUWELIJK

Wij vernemen het huwelijk van Raymond Beyen, zoon van reder Robert Beyen van de O.262, met me-juffer Diane Vermeulen van Bre-dene.

Het huwelijk zal ingezegend worden in de parochiale kerk van St. Jozef te Sas-Slijkens op zaterdag 2 maart om 10 uur.

Aan de jonge huwers en hun ouders onze beste gelukwensen.

HOELANG NOG « DE IJZER » NUTTELOZE VAARTEN LATEN DOEN ?

Vorige week donderdag deed ons fameux Staatskoopvaardijsschip «De IJzer» opnieuw de overvaart Oostende-Dover en terug, om... 17 ton vrachtvervoer te halen, welke toch zo gemakkelijk met de mailboot of de Tilbury zou kunnen meegebracht zijn.

Mijnheer de Minister, hoe lang nog zult gij deze komedie laten voortduren, die aan de Belgische lastenbetalers zoveel geld kost.

Waarom wordt dit schip niet verhuurd of verkocht ?

WAT ZAL ER MET DE THETIS GEBEUREN TE ZEEBRUGGE ?

Een firma gespecialiseerd in het opbergen van wrakken, zou zich voor een tweetal jaren in Zeebrugge komen vestigen. Tevens doen ernstige geruchten de ronde als zou het overblijvende gedeelte van de Thetis, het Engelse schip dat deelnam aan de beroemde aanval op de duikbootbasis Zeebrugge op 23 april 1918, bij ons beter bekend onder de naam St Georgeday. De Thetis is dan tengevolge van een Duitse mijn aan de grond gelopen. Dit Britse blokschip dat juist naast de havengeul ligt zou weldra opgeborgen worden.

KONIJNEN BEDREIGEN VUURTOREN

Wilde konijnen vormen een bedreiging voor de vuurtoren op Skelligs Rock.

De zachte grond aldaar is een ideaal voor het graven van konijnenholen. Deze holen lopen echter regelmatig onder water, welke aldus de grond doet afbrokkelen.

Dit levert een gevaar op voor de drie mannen welke in de vuurtoren verblijven, gezien de wegels welke naar de vuurtoren leiden, op het punt staan versperd te worden.

Men heeft thans een paar fretten naar de vuurtoren gestuurd om jacht te maken op de konijnen, gezien deze zich nestelen op dusdanig ontoegankelijke plaatsen, dat ze niet kunnen gevangen worden met strikken.

DE VERPLICHTE MOTORRIJTUIG VERZEKERING

Zeer voordelige tarieven.

LUXEWAGENS.

Klas 1	900. - Fr.
Klas 2	1200. - Fr.
Klas 3	1400. - Fr.
Klas 4	1550. - Fr.
Klas 5	1800. - Fr.

LICHTE EN VRACHTWAGENS.

Klas A	900. - Fr.
Klas B	1100. - Fr.
Klas C	1200. - Fr.
Klas D	1750. - Fr.
Klas E	2200. - Fr.
Klas F	3000. - Fr.

Die cijfers komen voort van de tarieven die dagelijks uitgeoe-fend werden in België, maar helaas... vóór de oorlog !

Vermenigvuldigt eerst en vooral door het index-nummer (443 in januari 1957) ...

Voegt er bij de verkeersvoorwaarden die sedert 1938 gevaar-lijker geworden zijn...

Voegt er nog bij de nieuwe verplichtingen tot stand gebracht door de wet op de verplichte motorrijtuigverzekering...

Vergelijkt ten slotte het aldus bekomen cijfer met de premie die uw verzekeraar U vandaag vraagt!

stelt vast

**uw verzekering is VOLLEDIGER
en nochtans KOST ZE U MINDER
dan vóór de oorlog !**

5807V

JAPAN ORGANISEERT VISVANGST IN IRAN

Een Japanse firma, zal samen met Iran, een rederij stichten in de Perzische golf, met een kapitaal van meer dan 40 miljoen frank, waarvan de 2/3 zullen gestort worden door de regering van Iran.

De Japanners zullen de bemanningen en techniekers leveren, terwijl Iran koelhuizen en een kon-servenfabriek zal oprichten

VISMEELFABRIEK VOOR PAKISTAN

Het Ministerie van Landbouw van Pakistan wenst de nodige machines voor het bouwen van een vismeel-fabriek aan te kopen in Engeland.

De nodige gronden liggen reeds ter beschikking voor deze nieuwe fabriek, welke opgericht zal worden te Karachi.

ENGELSE UITVOER NAAR TJECHO-SLOWAKIJE

Tjecho-Slowakije heeft een be-stelling gedaan van 2.000 vaten ge-zouten haring in Engeland.

De vaten zullen met een Duits schip naar Hamburg gevoerd wor-den, om vandaar verzonden te wor-den per spoorweg naar Praag.

RUSLAND LIEFHEDDER VAN NOORSE HARING

De Noorse vissers maken er hun beklag over, dat een Russische vloot van ongeveer 100 schepen, de haringsscholen volgt tot onder de Noorse kusten.

Tot nog toe werd slechts één Russisch schip opgemerkt binnen de 3 mijlen grens, echter zonder uitgezet vistuig.

Het wordt voortdurend gade ge-slagen door vliegtuigen.

Vorig jaar werden 15 Russische schepen opgeleid voor het vissen binnen de Noorse territoriale wa-teren.

HOOGWATER OOSTENDE

22 vrij	06.38	42	00.48	9
	19.13	40	13.24	10
23 za	07.55	40	01.55	11
	20.36	38	14.34	12
24 zo	09.20	39	03.14	1
	21.57	38	15.52	13
25 ma	10.36	41	04.31	10
	23.01	40	17.02	11
26 di	11.34	43	05.38	8
	23.49	43	18.00	10
27 wo	—	—	06.32	6
	12.18	46	18.44	8
28 do	00.28	45	07.12	5
	12.54	48	19.21	7

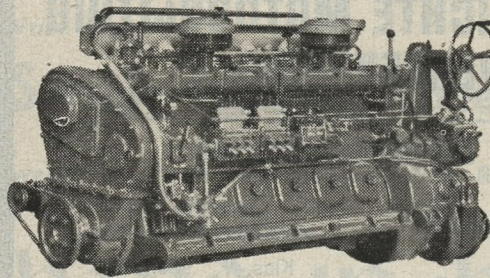
**Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen**

N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C°

(11)

GLENIFFER



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

N.V. MARINE MOTORS

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

Oostende

Marktoverzicht

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7,5% niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

xxx

	16-2-1957	18-2-1957	19-2-1957	20-2-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	35,—35,80	32,40-36,80	32,80-37,80	30,—33,—
3/4 tongen — Sole 3/4	41,80	36,—40,—	36,20-38,—	35,—39,40
Bloktongen — Sole moyenne	40,20	41,—44,—	38,60-43,40	41,20-45,—
Voor-kleine — Petite	41,60	43,—45,20	42,80-48,—	45,80-49,—
Kleine tongen — Toute petite	34,40	33,—38,50	36,—44,—	34,—45,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	40,70	35,20-44,—	36,—40,—	34,—40,—
Middel — Moyenne		28,—35,20	22,—34,—	25,—33,60
Kleine — Petite	15,80	17,—	13,—17,60	18,—
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie	6,—	5,80-9,—	4,80-7,60	3,40-5,40
Grote iek — Grosse	5,80	6,20-13,—	3,80-13,20	4,40-6,80
Kleine iek — Petite	4,60	6,40-10,—	4,40-13,40	3,60-6,—
Iek 3e slag — 3e sorte		6,60-10,—	4,20-9,20	3,—6,—
Platjes — Toute petite	1,30-2,20	2,80-6,20	1,30-3,80	1,30-2,20
Schelvis, grote — Aiglefin, gros				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit			6,60-7,40	.....
Heek, grote — Merlu, gros				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Rog — Raie		6,80-14,—	6,—13,40	5,60-13,—
Rode poon — Perlon				
Grauwe poon — Grondin		10,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud		10,60-12,—	6,80-12,20	6,—8,60
Gullen — Petit cabillaud			3,60-8,—	3,60-7,—
Hozemondhamme — Baudroie		24,—29,—	25,60-26,50	25,—27,—
Wijting — Merlan		7,80-10,40	1,90-6,60	3,60-4,60
Schar — Limande			6,—6,60	3,60-5,40
Steenhol — Sole limande		12,—19,—	11,—11,50	12,—
Zeehaai — Aiguillat			5,50	.....
Hondshaai — Roussette			5,10-6,—	4,40-6,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive				
Makreel — Maquereau				
Horsmakreel — Saurel				
Engelse poon — Grondin rouge		13,20-15,—	15,50-17,80	13,20-23,40
Keilrog — Raie radiée		9,80-19,80	11,—16,50	10,—13,60
Zeekefiet — Langoustine			9,30-29,30	.....
Schaat — Flotte				15,80
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.				
Lom — Brosme				
Kongeraal — Congre		7,—	5,—	2,20-4,—
Leng — Lingue		9,—	.....	.....
Schartong — Cardine		10,—12,50	.....	.....
Volle haring — Hareng				
IJle haring — Hareng guai				
Haringshaai — Latour				
Steenhol — Tacaud		2,60-3,80	2,80-3,20	3,—3,40
Heilbot — Flétan				
Koolvis — Colin			4,20-6,—	2,40-5,60
Steur — Esturgeon				
Zeewolf — Loup de Mer				
Pollak — Lieu jaune		9,20-13,—	7,20-9,—	5,—7,40
Zonnevis — St Pierre				
Hondstong — Plie cynoglosse				

de opbrengsten. De volgende dagen zakt de prijzen gevoelig. Kabeljauw was buitengewoon goedkoop. Ook tongen werden aan lage prijzen afgezet. In totaal verkochten 73 schepen hun vangst die 17.200 bennen vis en 40.000 kg tong opleverden. De verdeling was als volgt:

Negen IJslanders waarvan 4 met omvangrijke vangst. Zeer lage prijzen die alleen op maandag hoog genoeg waren om een renderende uitbating te verzekeren. Zeer goedkope ronde soorten. Samen 9.200 bennen.

Vijf Morayvangsten, twee meer dan verwacht. Samen 1590 bennen vis. Zeer korte reizen en prima kwaliteit. Drie en twintig kanaalschepen hetgeen ongev. 15 meer is dan verwacht. Het is dan ook normaal dat de prijzen dalen. Hieruit blijkt eens te meer het belang de aanvoerverwachtingen zo spoedig en juist mogelijk op te geven. Deze week verkochten 73 vaartuigen hun vangst, hiervan hadden ongeveer de helft zich opgegeven! Van het kanaal 3960 bennen vis en 20750 kg tong.

Acht Witte Bankers met 730 bennen vis en 8400 kg tong. Dalende prijs voor ton, daling die reeds begon op de maandagmarkt. Zes vaartuigen van de Oost voorzien de markt van 491 bennen vis en 3711 kg tong. Van de West verkochten 21 schepen hun vangst die 1204 bennen vis en 6000 kg tong inhield. Tenslotte nog 1 kustvaartuig met 25 bennen vis.

Zaterdag 16 februari

OOST				
Z.330	10	71	411	32.315
WEST				
O.244	2	4	—	1.580
Zeer geringe aanvoer. Lage prijzen.				

Maandag 18 februari

IJSLAND				
O.297	19	2200	—	882.078
O.324	18	550	—	200.864
KANAAL				
Z.446	15	150	800	109.880
O.312	15	110	1000	112.950
O.348	10	170	800	113.920
O.282	16	80	1000	97.640
O.300	10	80	800	79.628
O.66	9	200	1300	160.520
O.156	10	200	1000	160.970
O.265	8	200	1000	134.400
O.87	15	200	150	137.900

WITTE BANK				
O.173	15	120	1000	101.160
O.268	15	130	1200	119.590
O.131	15	80	1000	89.640

OOST				
Z.420	8	70	500	52.360

WEST				
Z.201	7	40	450	46.230
O.147	10	80	650	54.060

Meer vis dan verwacht, vooral van het Kanaal. Van deze visgrond worden meestal mooie vangsten binnengebracht. Tongprijs daalt. Roggen zijn duur. IJslandse soorten zijn eerder goedkoop. Alleen leng is redelijk duur. Voor de meeste schepen lonende opbrengsten.

Dinsdag 19 februari

IJSLAND				
O.80	17	2000	—	570.400
O.395	18	1900	—	490.340
O.217	17	550	—	169.294

MORAY				
O.228	10	300	—	137.730
O.231	11	360	—	129.630
O.237	14	250	—	120.240
Z.212	10	300	—	94.510

KANAAL				
Z.581	10	250	2000	187.560
O.279	13	220	1000	126.690
Z.546	11	200	1000	107.870
O.287	11	200	500	102.170
Z.291	13	130	900	97.220
O.155	13	250	900	124.180
Z.405	11	180	700	104.520

WITTE BANK				
Z.547	11	130	1100	113.380
O.326	11	110	1000	76.015
O.193	10	50	1000	78.230
O.266	12	50	900	72.860

OOST				
Z.539	11	100	900	65.010
Z.549	12	70	500	51.285

WEST				
O.154	4	20	300	21.790
O.152	8	30	600	35.120
O.184	9	75	500	42.410
O.346	3	40	100	19.010
O.127	3	80	150	23.070
B.603	10	50	800	69.920
O.153	9	100	400	47.055

KUST				
O.36	3	25	—	10.190

Woensdag 20 februari

IJSLAND				
O.285	20	850	—	204.400
O.86	18	600	—	149.720
O.250	19	400	—	110.815
O.92	11	150	—	47.460

MORAY				
O.329	10	380	—	130.990

KANAAL				
O.342	12	250	—	84.510
O.246	6	130	900	83.900
Z.543	10	150	1200	113.070
O.235	10	200	2400	176.770
Z.226	10	200	—	71.315
O.115	11	150	900	101.980
O.105	10	60	500	60.390

WITTE BANK				
Z.537	13	60	1200	79.820

OOST

Z.777	8	100	800	58.760
Z.419	11	80	600	60.550

WEST

O.166	9	60	300	43.470
O.276	7	120	100	51.180
O.77	4	40	—	17.690
O.2233	5	60	200	27.775
O.532	4	20	100	13.460
O.128	7	160	250	43.165
Z.514	10	70	500	44.860
N.805	4	35	200	20.050
Z.321	5	30	200	13.815
N.703	4	50	200	17.490
Z.556	5	40	200	28.155

Ook vandaag meer vis dan verwacht, waardoor de prijzen verder dalen. Vooral IJslandse vis is zeer goedkoop. Mooie vangsten van het Kanaal. Van de West eerder kleine vangsten. Zeer weinig lonende opbrengsten.

ARBEIDS- ONGEVALLEN OOSTENDE

ROOSE Jean, matroos aan boord van de O.25, is uitgegleden tengevolge van een slechte zee en met de rug op een bakplank gevallen.

VANHOECKE Frans, matroos op de O.66, is eveneens uitgegleden, waardoor hij een verwonding aan de rechterarm opliep.

MARVELLIE Georges, schipper van de O.122, prikte zich bij het splitsen van een kabel in de rechterarm.

ZEEBRUGGE

Terwijl BLOMME Léon, motorist aan boord van de Z.458, de winch bediende, is hij uitgegleden. Hierdoor kwam hij met de linker knie terecht op de winch. Een zware kniekneuzing bezorgde hem een drietal weken werkonbekwaamheid.

Terwijl VANDERHEYDE Gustaaf, stuurman aan boord van de Z.412, de korre wegzette, prikte hij zich in de linkerhand.

CONTENT August, matroos aan boord van de Z.500 «De Hoop», is gestoken door een arendvis, terwijl hij de vangst sorteerte.

FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN

VAN

BENZINE- DIESEL-

SCHEEPSMOTOREN

COMPRESSOREN

KRUKASSEN, enz.

CYLINDERVOERINGEN

ALGEMENE

FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT

88-90

BRUGGE

(Kristus Koning)

Tel. 36106

TE KOOP DOOR STERGEVAL :
Nieuwe **BOLNES TUDOR** 3 cil.
150 pk met oliedrukkoppeling, met
reductie 20 p. Brevo in rechte
lijn. Leverbaar binnen de maand.
Schrijven voorw. H. Zwart, IJmuiden.
5812V

IJmuiden

Marktoverzicht

De visserij op de Noordzee is slecht gebleven en een enkel schip wist met een vrij redelijke vangst aan een goede besomming te komen, daar de vis uiteraard duur bleef. Toch is de aanvoer iets beter geworden dan men in de voorafgaande weken gewend was. Er kwam ook weer wat haring aan de afslag. De aanvoer was van donderdag tot en met dinsdag 24.400 kisten groot, waarbij 6900 kisten schol, 5200 haring, 2700 kabeljauw en gul, 2100 ton en tarbot, 2100 wijting, 1900 schelvis, 1200 koolvis en 950 makreel. Alle visprijzen bleven gunstig al trad bij enigszins gunstiger aanvoerverwachtingen dinsdag een lichte daling over vrijwel de gehele lijn in.

DONDERDAG bestond de aan-

voer door vier trawlers en de logger- en kottervloot uit 2850 kisten vis, waarvan 1100 schelvis, 475 wijting, 400 schol, 250 kabeljauw, 100 koolvis, 100 haring en 100 makreel. Uitstekende prijzen, al sprak kwaliteitsverschil een flink woordje mee. Vooral bij schelvis waar de noteringen van f 52 tot f 36 liepen. Wijting maakte f 40 tot f 18. Haring en makreel gingen voor hoge prijzen weg : respektievelijk voor f 36 — f 17 en f 32 — f 26. De kabeljauw ging de grens weer over. De vraag was goed, maar de topprijzen waren er niet. De prijzen lagen nu tussen f 78 en f 32 per 50 kg gemiddeld. De vraag naar schol uit Engeland bleef bestaan, maar was niet groot : van f 32 tot f 23 voor de grove soorten. Besommingen : Emma (eerste reis) f 15.340, Polderman f 11.600, Herman en Thorina VEM f 33.300.

VRIJDAG was de aanvoer van de logger- en kottervloot 1500 kisten groot, waarbij 900 schol en 200 kabeljauw en gul en 250 tong en tarbot. Goede prijzen opnieuw, maar de scholprijs zakte aanzienlijk in de loop van de marktijd op deze ochtend. De noteringen lagen nogal uiteen : f 29 tot f 16 voor de grove soorten. Tong daalde iets in waarde door nu f 350 tot f 2.80 te maken. De kabeljauw deed het eveneens iets minder dan donderdag.

ZATERDAG werd aangevoerd

door twee trawloggers en de logger- en kottervloot 5100 kisten vis, waarbij 2600 schol, 750 ton en tarbot, 350 haring, 325 wijting en 260 kabeljauw en gul. De schol noteringen lagen nog verder uit elkaar : f 48 tot f 11. Hring haalde liefst weer f 27 tot f 20 en wijting f 38 tot f 21. Besommingen : KW.135 f 26.800, SCH.135 f 12.100.

MAANDAG was er ruime aanvoer van 59 vaartuigen. Er stonden 8650 kisten vis, waarbij 2800 haring, 2300 schol, 1100 kabeljauw en gul, 825 tong en tarbot, 500 wijting, 350 makreel. De haring bracht vandaag f 25 tot f 17 op, terwijl ook de andere vissoorten goede noteringen behielden. Schol bleef in prijs ver uiteen lopen, terwijl schelvis de hoge prijs van f 61 tot f 40 haalde. Kabeljauw ging naar het zuiden voor f 58 tot f 24 per 50 kg, geen topnoteringen. Wijting leverde f 41 tot f 22 op, wat genoeg zegt.

DINSDAG waren er 6400 kisten van 15 loggers en kotters. Hierbij waren vier grote trawloggers. De aanvoer bestond uit 1950 kisten haring, 850 kabeljauw en gul, 800 wijting, 700 schol, 725 koolvis, 525 schelvis, 375 makreel, 200 tong en tarbot. De noteringen liepen niet ver met die van gisteren uiteen. Over het algemeen iets lager. Besommingen : IJM.28 f 18.100, SCH.171 f 25.400, SCH.55 f 14.800, VL.27 f 15.400.

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

Tongen, grote — Sole, grosse	3,60- 3,20	3,50- 3,30	3,30- 2,90	3,20- 2,95	3,15- 2,80
3/4 tong — Sole 3/4	3,40- 3,20	3,20- 3,05	3,15- 2,70	2,90- 2,55	2,80- 2,45
Bloktongen — Sole moyenne	3,70- 3,40	3,40- 3,—	3,30- 3,—	3,20- 2,75	3,10- 2,65
Voor-kleine — Petite	3,80- 3,40	3,50- 3,20	3,40- 3,10	3,50- 3,15	3,40- 3,15
Kleine tongen — Toute petite	3,10- 2,85	3,10- 2,80	3,10- 2,75	3,— 2,70	3,— 2,70
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,15- 2,70	3,15- 2,70	3,20- 2,60	2,70- 2,20	2,70- 2,—
Middel — Moyenne	70,— 54,—	140,— 98,—	136,— 78,—	132,— 98,—	140,— 98,—
Kleine — Petite	96,— 57,—	80,— 54,—	86,— 51,—	76,— 50,—	—
Griet — Barbue	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—
Schol — Plie	32,— 22,—	29,— 16,—	26,— 16,—	25,— 13,—	26,— 20,—
Grote iek — Grosses	35,— 23,—	31,— 19,—	28,— 11,—	27,— 14,—	32,— 21,—
Kleine iek — Petite	44,— 28,—	47,— 22,—	48,— 11,—	44,— 13,—	51,— 27,—
Iek 3e slag — 3e sorte	46,— 30,—	41,— 21,—	48,— 14,—	45,— 13,—	50,— 27,—
Platjes — Toute petite	42,— 33,—	30,— 13,—	27,— 12,—	30,— 13,—	36,— 17,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	—	—	—	61,— 43,—	54,— 34,—
Middel — Moyen	52,— 40,—	—	40,—	59,— 40,—	52,— 37,—
Kleine — Petit	48,— 36,—	—	41,— 35,—	56,— 40,—	51,— 26,—
Heek, grote — Merlu, gros	50,— 36,—	—	42,— 35,—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—
Rog — Raie	—	—	—	—	—
Rode poon — Perlon	—	—	—	—	—
Grauwe poon — Grondin	—	—	—	—	—
Kabeljauw — Cabillaud	35,— 20,—	—	—	23,— 8,—	23,— 18,—
Gullen — Petit cabillaud	78,— 32,—	60,— 31,—	69,— 33,—	58,— 24,—	58,— 23,—
Hozemondhamme — Baudroie	41,— 30,—	—	43,— 28,—	34,— 24,—	40,— 26,—
Wijting — Merlan	128,—	—	—	116,— 110,—	120,— 102,—
Schar — Limande	40,— 18,—	38,— 37,—	38,— 21,—	41,— 22,—	36,— 13,—
Steenholk — Sole limande	38,— 30,—	33,— 15,—	28,— 16,—	26,— 16,—	31,— 18,—
Zeehaai — Aiguillat	—	—	—	96,—	—
Hondshaai — Roussette	36,— 32,—	—	27,—	—	33,— 31,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	—	—
Makreel — Maquereau	—	—	—	—	—
Horsmakreel — Saurel	32,— 26,—	—	32,— 25,—	25,— 20,—	25,— 17,—
Engelse poon — Grondin rouge	—	—	—	—	—
Keilrog — Raie radiée	—	—	—	—	—
Zeekreeft — Langoustine	—	—	—	—	—
Schaat — Flotte	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	—	—	—	—
Leng — Lingue	—	—	—	—	—
Schartong — Cardine	30,— 26,—	—	27,—	26,—	28,— 20,—
Volle haring — Hareng	32,—	—	—	—	55,—
IJle haring — Hareng guai	—	—	—	—	—
Haringshaai — Latour	36,— 17,—	—	27,— 20,—	25,— 17,—	22,— 12,—
Steenholk — Tacaud	—	—	—	—	—
Heilbot — Flétan	—	—	—	—	—
Koolvis — Colin	3,50- 2,50	—	3,30	3,40- 2,90	3,40- 2,60
Steur — Esturgeon	35,— 23,—	—	29,— 23,—	29,— 20,—	22,— 14,—
Zeevo If — Loup de Mer	—	—	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	—	—	—	—
Zonnevis — St Pierre	36,— 32,—	—	37,— 34,—	35,— 25,—	33,— 30,—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	—	—	—	—

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	18-2	20-2
Bloktong — Sole moyenne	34	30-34
Fruittong — Sole 3/4	47	40
Schone kleine tong — Petite sole	48	44
Kleine tong — Toute petite sole	49	47
Grote tarbot — Turbot moyen	44	42
Middelm. tarbot — Turbot moyen	46	43
Varia — Divers	38	36
Griet — Barbue	27	23
Pieterman — Grande vive	25	27
Grote pladijs — Grosse plie	35	32
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6	5
Kleine pladijs — Petite plie	10	5-6
Deelvis — Portion	6-10	3-4
Kabeljauw — Cabillaud	.....	14
Gul — Petit cabillaud	15	12
Keilrog — Raie radiée	19	18
Rog — Raie	10	13
Tilten	10	13
Scherpstaarten	10	9
Halve man	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	12	6
Kleine wijting — Petit merlan	8	3
Bot — Flet	2	1
Schar — Limande	14-9	9
Zeehaai — Aiguillat	.....	4
Zeehond — Chien de mer	9	6
Robaard — Grondin rouge	.....	5
Knorhaan — Grondin	9	3

ZEEBRUGGE

18-2	19-2	20-2
34-35	35-36	34-35
36-37	38-39	36-37
42-43	42-43	41-42
48-49	44-45	47-48
49-50	47-48	49-50
40-41	40-41	35-37
33-34	30-31	28-29
20-21	17-18	18-19
22-23	20-21	20-21
35	32	.....
6-7	5-6	4-5
6-7	3-4	6-7
7-8	4-5	8-9
6-7	3-4	6-7
14-15	12-13	14-15
12	8-9	10-11
20	16-17	.....
.....	13-14	13-14
.....	9-10	10-11
.....	11-12	12-13
.....	7-8	6-7
11-12	6-7	4-5
.....		
2	2	2
8	10	10
.....	9	9
.....	8	7
.....		
.....	6	8

GENT

VAN 9 tot 15 FEBRUARI 1957

Tongen 3/4, 85-90 fr. ; Tongen v/kleine 70 fr. ; Tarbot midd. 75 fr. kleine 28-32 fr. ; Griet midd. 45-55 fr. ; Schol. grote iek 28-30 fr. ; Iek 3de slag 21 fr. ; Schelvis grote 40-45 fr. ; Rog 20-24 fr., gekuist 50-55 fr. ; Kabeljauw 26-45 fr. ; Gullen 18-24 fr. ; Wijting 18 fr. ; Hondshaai 38 fr. ; Volle haring 15-18 fr. ; koolvis 22-26 fr. ; Verse garnalen 90-100 fr.

BRUSSEL

VAN 9 tot 15 FEBRUARI 1957

Tongen 110 fr., v/kleine 82-90 fr. Tarbot midd. 98-110 fr., kleine 30-45 fr. ; Griet kleine 30-40 fr. ; Grote iek 24-32 fr. ; Schelvis grote 36-42-60 fr. ; Rog. vlerken 66-75 fr. ; Kabeljauw 34-48-60 fr. ; Hozemondhamme 60-65 fr. ; Wijting 24-28 fr. Schar 24-35 fr. ; Steenschol 40-50 fr. Hondshaai, gepeld, 36-50 fr. ; Arend 55 fr. ; Makreel 22-26 fr. ; Rode Knorhaan 32-35 fr. ; Zeebaars, repen 52-60 fr. ; Schar tong 30 fr. ; Volle haring 17-20 fr. ; Koolvis 30 fr. ; Verse garnalen 110 fr.

IJSLANDSE VISSOORTEN

	18-2-1957	19-2-1957	20-2-1957
Schelvis, groot	10,—13,40	5,80-14,—	4,40-7,60
Middelmaat	7,—9,60	4,20-6,80	4,20-5,20
Klein	7,80	5,20-6,—	4,—6,—
Kabeljauw	8,60-11,80	5,80-8,20	5,60-6,80
Gullen	8,—8,60	5,80-7,20	5,20-5,80
Wijting	6,80-8,60	4,40-6,80	4,—5,20
Schaat	12,—17,40	8,—19,—	12,—
Zeebaars	5,40-9,20	5,60-7,80	5,70-7,60
Leng	8,20-14,—	6,40-13,40	5,40-5,60
Schartong	8,20	5,40-8,—	2,—4,60
Heilbot	23,60-43,—	22,—43,20	27,—40,—
Koolvis	6,80-7,20	4,40-6,20	5,20-5,60
Hondstong	9,20-11,40	9,60-12,—	7,60-9,80
Zeewolf	8,—	5,—	5,40-7,—
Platen	10,—13,—	.....	.....

VERWACHTINGEN

MAANDAG 25 FEBRUARI :

IJsland : 0.335, 0.299.

Kanaal : 0.191, 0.165, 0.457, 0.151, 0.243, 0.295, 0.120, 0.262, Z.745.

Witte Bank : 0.174, 0.214, 0.198, 0.119, 0.227, Z.510.

Noordzee : 0.108, 0.239, Z.459.

West : 0.196, 0.33, 0.327, N.806, Z.24, Z.452.

DINSdag 26 FEBRUARI :

IJsland : 0.83, 0.294.

Noordzee : 0.94, 0.284.

Kanaal : 0.232, 0.102, 0.183, Z.421.

Witte Bank : 0.220, 0.222.

West : 0.122, 0.135, 0.345.

WOENSDAG 27 FEBRUARI :

Noordzee : 0.242.

Kanaal : 0.109, 0.175.

Witte Bank : 0.112, 0.170, 0.218, 0.140, Z.171, Z.444.

West : 0.77, 0.184, 0.276.

VERMOEDELIIK :

Van 120 tot 239 PK :

15-1 : 0.267 (W), 0.277 (W),

0.15 (W), 0.200 (K).

20-1 : 0.147 (W), 0.152 (W),

0.346 (W).

21-1 : 0.223 (W), 0.532 (W),

0.128 (W).

Van 240 pk en meer :

15-1 : 0.215 (MF), 0.124 (MF).

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 16 FEBRUARI

Z.560	6	75	38.820
Z.598	8	90	52.890

MAANDAG 18 FEBRUARI

Z.554	8	90	52.430
Z.415	2	15	4.520
Z.704	2	20	12.630
Z.733	7	105	64.090

DINSdag 19 FEBRUARI

Z.407	10	125	56.480
Z.529	3	175	54.700
Z.240	4	45	27.020
Z.423	7	130	34.600
Z.791	20	120	53.030
Z.495	10	110	69.360
Z.240	3	35	18.960
Z.449	10	140	56.140
Z.416	3	20	14.580
Z.400	3	30	15.480

WOENSDAG 20 FEBRUARI

Z.544	4	70	30.110
Z.517	4	45	25.030
Z.562	13	175	81.890
Z.456	4	45	26.130
Z.309	2	35	17.290
Z.504	6	85	55.950
Z.471	10	85	39.360
Z.251	4	35	20.910
Z.470	10	75	37.120
Z.445	4	60	30.960
Z.480	4	45	30.190
Z.477	3	25	19.530
Z.408	4	35	21.100
Z.30	4	55	31.890
Z.406	4	35	18.800
Z.454	4	50	23.790
Z.467	4	35	19.570
Z.24	4	40	35.410
Z.518	4	45	90.290
Z.709	8	70	31.510

DONDERDAG 21 FEBRUARI

Z.323	5	40	15.810
Z.507	5	30	16.620
Z.431	6	40	20.280
Z.548	5	40	34.090

VISAANVOER TE OOSTENDE

16-2	2	4.161	33.895
18-2	17	245.650	2.653.790
19-2	28	416.250	3.287.699
20-2	26	232.660	1.855.560
Totaal		898.721	7.830.944

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

15-2	4	3.960	9.520	2,16	2,58	2,40
16-2	12	13.320	26.136	1,94	1,99	1,96
18-2	12	8.190	11.738	0,60	1,62	1,43

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

15-2	1	92	5.612	61,—	61,—	61,—
16-2	9	344	16.687	44,—	50,—	48,79
18-2	10	472	18.963	32,—	44,—	40,26
19-2	7	298	12.441	36,—	45,—	41,74
20-2	4	162	6.879	37,—	45,—	41,85

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

18-2	7	5.646	77.278
20-2	11	25.322	200.932

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

15-2	8	615	43.753	69,—	73,—	71,37
16-2	53	6.083	323.459	43,—	62,—	53,17
18-2	53	5.306	335.391	38,—	49,—	44,36
19-2	30	3.827	138.077	43,—	52,—	49,14
20-2	21	2.556	121.358	47,—	52,—	50,60



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

Wat werd er in 1956 als propaganda voor een groter visverbruik gedaan?

DE VOORDRACHTEN

Door onze lesgeefster werden 115 voordrachten en kooklessen gegeven, waarvan 54 in scholen en 61 in vrouwenkringen; de gedetailleerde inlichtingen hierover komen voor in de maandelijkse lijsten en verslagen welke te gepaste tijde aan al de leden en de betrokkene Openbare besturen gezonden werden.

De vermindering van het aantal lessen (154 in 1955) is te wijten aan het feit dat onze lesgeefster slechts acht maanden in activiteit is geweest: de ganse maand augustus was zij met verlof en op 1 september heeft zij haar ontslag ingediend; zij heeft echter haar medewerking nog moeten verlenen aan de veertiendaagse handelsfoor te Luik (van 1 tot en met 22 september).

De nieuwe lesgeefster (Mevrouw Pauwels-Van Cauwenberghe) trad in dienst op 1 januari 1957.

Voor de aanwerving van deze lesgeefster werd een vergelijkend examen uitgeschreven, waarvan het bericht verschenen is in het Belgisch Staatsblad, bericht dat opgenomen werd door de bladen. Na afloop van de eerste proef werden vier kandidaten behouden, die zich aanboden voor de praktische proef. Deze proef mag werkelijk als schitterend geslaagd worden genoemd; de jury bevond zich voor een zeer moeilijke taak, bij een eerste beraadslaging was het niet mogelijk de twee eerstgerangschikte kandidaten te scheiden, en het is slechts na een tweede bijeenkomst dat de jury met eenparigheid van stemmen besloten heeft de candidatuur van Mevr. Pauwels-Van Cauwenberghe voor te stellen.

De nieuwe lesgeefster zal ter gelegenheid van haar voordrachten ter plaatse een onderzoek instellen over de organisatie van de vishandel: of er viswinkels bestaan, of de kwaliteit van de vis voldoening geeft, enz.

Op de plaatsen waar er geen viswinkels bestaan wordt de mogelijkheid onderzocht mededeling te geven van een lijst met de namen en adressen van de verzenders der kust; slechts de namen van de verzenders zullen medegedeeld worden, die lid zijn van de Propagandavereniging, de jaarlijkse bijdrage werd door de Raad van Beheer, in zitting van 20 december 1956 vastgesteld op 500 F voor de groothandelaars en op 200 F voor de detailhandelaars.

Ook in de plaatsen waar de vishandel werd georganiseerd, kunnen de handelaars lid worden van de Commissie; de lijsten met de namen en adressen van deze handelaars zullen eveneens door de Propagandavereniging gepropageerd worden.

In vrouwenkringen, boerinnenbonden en organismen voor naschools onderwijs werden 255 kooklessen over visbereiding ingericht; deze lessen werden gegeven door de lesgeefsters dezer verenigingen; de medewerking onzer Commissie bepaalt zich tot het verlenen van een kosteloos vispakket.

INITIATIEVEN

De lijsten met de volledige inlichtingen: datum, plaats en adres, worden een maand op voorhand aan het secretariaat medegedeeld, die dan deze inlichtingen onmiddellijk aan de leden verstrekt, zodat het iedereen mogelijk is zich ter plaatse te vergewissen hoe de lessen gegeven worden.

Wij verleenden eveneens onze medewerking aan de propaganda-lijsten ingericht door de SC Coop-tel - secteur Auvélais; te dier gelegenheid gaf onze lesgeester 12 kooklessen.

Wij gaven ook de nodige vis voor een honderd-uren-cursus welke gegeven werd te Ursel, Esplan, Lodelinsart, Eernegem, Ochtegem, Desteldonk en viermaal een honderduren-cursus te Nieuwpoort in het «Vacantiehuis Zonnebloem».

Evenals in 1955 gaf de Nationale Zuiveldienst ons gratis 260 kgr boter voor onze voordrachten, kooklessen en voor de visrestaurants welke opgericht worden ter gelegenheid van tentoonstellingen en handelsforen.

Onder het voorzitterschap van onze voorzitter werd op 6 oktober 1956, te Oostende een «Journée du Froid» gehouden onder de bescherming van het Ministerie van Landbouw.

Een groot aantal leden van onze Commissie hebben hun medewerking verleend aan de redactie van een brochure «Le Marché du Poisson en Belgique» «De Belgische Vismarkt». Dit redactiecomité werkte onder voorzitterschap van onze voorzitter.

Dit boek, uitgegeven door de zorgen van het «Comité National Belge de la Chambre de Commerce Internationale», geeft de huidige toestand van de verschillende problemen, met de conclusies, inzake de visserijnijverheid. Zo haast de Nederlandse uitgave klaar is zal een exemplaar gezonden worden aan al de leden van onze commissie, evenals aan de betrokkene openbare besturen en de belanghebbende organismen.

Het Bestuur van de Posterijen gaf zijn akkoord over het gebruik van een speciale poststempel ten voordele van het visverbruik; deze stempels werden gedurende 3 maanden gebruikt in de postkantoren van Oostende, Antwerpen, Mechelen, Gent, Leuven, Luik, Charleroi en Brussel.

Net zoals vorig jaar werd van 1 September tot einde november een speciale campagne gevoerd ten voordele van het visverbruik. Deze campagne werd gevoerd met medewerking van dag- en weekbladen, de Diensten van het NIR, het INR en de Televisie. Er werd een speciale plakbrief, receptenblaadjes en tracten over de visbereiding uitgedeeld.

Al de restaurateurs van het land ontvingen een plakbrief met verzoek deze op een zichtbare plaats in hun verbruikzaal te willen ophangen. Wij hebben mogen vaststellen dat deze oproep zeer gunstig onthaald werd; ingevolge deze propaganda werden door de restaurateurs talrijke kookboekjes aangevraagd en gekocht.

Om de werking van de detailhandel te bekomen werd, evenals in 1955, door onze vereniging een

speciaal schrijven gezonden aan al de vishandelaars van het land; opnieuw is het resultaat hiervan weinig bemoedigend geweest. Ondanks het feit dat het bedrag der inschrijving maar 100 F bedroeg, hebben wij slechts 15 inschrijvingen kunnen boeken.

Er dient te worden opgemerkt dat de inschrijvers voor dit minimum bedrag kosteloos volgend propagandamaterieel ontvingen: a) een reeks van onze laatste plakbrief, b) een zeker aantal folders en receptenblaadjes, c) een exemplaar van onze nieuwe plakbrief (in druk), d) een aantal nieuwe folders met recepten genomen uit ons kookboekje.

In de loop van het jaar 1956 werden 9.847 kookboekjes verkocht, 134 didactische tabellen en 320 exemplaren van de plakbrieven (zijnde 80 reeksen van 4).

De vereniging verleende haar daadwerkelijke medewerking aan volgende manifestaties.

AUTO-SALON (14 tot 25 jan.)
Er werden 10.000 tracten (in bel. de landstalen) uitgedeeld en 3.814 vismaaltijden opgediend, tegenover 4.608 in 1955.

SALON VOOR LANDBOUWMACHINES (12 tot 19 februari).
Uitdeling van tracten en 1.528 maaltijden opgediend tegenover 1.233 in 1955.

INTERNATIONALE HANDELSFOOR TE BRUSSEL (28 april tot 13 mei).

Uitdeling van 10.000 tracten en 5.497 maaltijden opgediend, tegenover 4.232 in 1955.

VEERTIENDAAGSE VAN DE VIS TE NIEUWPOORT (8 tot 22 juli).

Door de bemoeiingen van de h. De Puydt, heeft de firma «Nestor Martin» ons de nodige vuren met butaangas in bruikleen afgestaan.

Zeer grote activiteit voor het kosteloos proeven van de door twee huishoudkundige regentessen gedane bereidingen.

Dagelijks werd er aldus 100 kg vis uitgedeeld, deze vis werd aangeboden door Nieuwpoort.

NEPTUNUSFEESTEN TE OOSTENDE (augustus).

Met de medewerking van het VBZ, de VTB en Octofer. Uitdeling van 2000 kg (gereedgemaakte vis) kosteloos aangeboden door het VBZ.

VEERTIENDAAGSE VAN DE BELGISCHE PRODUCTEN (1 tot 8 september) op de openbare markt van de Ste Katelijneplaats te Brussel.

Wij hebben de propaganda ten voordele van het visverbruik bij deze veertiendaagse kunnen betrekken door het kosteloos leveren van 64 colis met 2 kg visrepen. Deze colis werden kosteloos uitgedeeld door de Kramers-vishandelaars van de markt der Ste Katelijneplaats.

Deze veertiendaagse werd voorbereid door persconferenties. Bij de burgemeester van Brussel werden de nodige voetstappen gedaan om de viskramen uit te breiden.

SALON COMMERCIAL DU CONFORT ET DU PROGRES-LUIK (8 tot 23 september).

Een grote stand werd opgericht

met als onderwerp: De Vis in de voeding van de arbeider.

Kookdemonstraties door twee regentessen in huishoudkunde, met de medewerking van de «Fédération nationale des poissonniers détaillants de Liège» en van het VBZ dat kosteloos vis verschaft heeft voor een waarde van 10.000 F.

Elke dag, van 14 tot 22 uur, kookdemonstraties gevolgd van kosteloos proeven.

Organisatie van een «Journée du Poisson» met visdiner waarop werden uitgenodigd de leden van het Provinciaal bestuur, de stads-overheden, de Pers, enz.

Uitdeling van 10.000 tracten waarbij de aandacht getrokken werd op de zeevis.

In oktober de organisatie van 3 propagandadagen te Ellenzelles; leveren van de vis waarvan de bereiding gedaan werd door de plaatselijke huishoudschool. Deze manifestatie ontving het bezoek van de heer Minister van Landbouw die vergezeld was van onze voorzitter.

De medewerking werd verleend aan de kookprijskamp in Duitsland. Onze vereniging heeft de nodige vis verstrekt voor de Belgische mededingers.

VOEDINGSSALON TE BRUSSEL (29 september tot 14 oktober).

Uitdeling van 10.000 kosteloze ingangskarten met propagandatekst en het drukken van een speciale spijkaart. 2.939 maaltijden werden opgediend, tegenover 3.100 in 1955.

In 1956 werden in totaal 13.778 maaltijden opgediend, tegenover 13.173 in 1955, hetzij een vermeerdering van 5 th.

Aangezien de omstandigheden mag deze verhoging als zeer bevredigend worden beschouwd.

Dank zij de voetstappen aangewend door onze voorzitter zal de Vlaamse Televisie een reportage wijden aan onze zeevisserij; de film zal getiteld zijn: «Leven aan boord» (schipper Rammeloo); de cineast en de reporter zullen ingescheept worden aan boord van een reddingsboot.

Afgaande op de verschillende echo's die wij mochten opvangen, en aangezien de consumptie van vis steeds in stijgende lijn gaat, menen wij te mogen besluiten, dat onze werking in haar geheel genomen, ontegensprekelijk een succes is; om maar een voorbeeld aan te halen: vanwege een groot-warenhuis dat met ons heeft medegewerkt mochten wij vernemen dat in zijn 20 viswinkels honderd ton (100.000 kg) meer vis verkocht werd dan verleden jaar.

Wij menen een speciaal woord van dank te mogen richten aan Mevrouw De Rijcke-Geerincx, voorzitter van onze Huishoudelijke Afdeling, die deze sectie leidt met krachtigdadige voortzettingsgeest, en aan de heer De Puydt, die met dynamisme en volharding aan het departement van restaurants, tentoonstellingen, visweken enz., een grote uitbreiding heeft gegeven. Een bijzonder woord van dank gaat ook naar onze secretaresse die in moeilijke omstandigheden haar taak met grote toewijdingsgeest vervult.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 14 FEBRUARI

Het gebeurt af en toe wel — en soms wel met reden — dat de handelaar klaagt over dure Belgische vis. Volledig akkoord, dure vis kan wel een paar reders een schone reis laten opbrengen, als de vangst minstens in verhouding is. Dit is niet altijd en zeer zelden het geval: dure vis heeft men altijd als er weinig te vangen geweest is. Dure vis is een slechte reclame voor het visverbruik. Maar ik heb nog nooit een vishandelaar horen klagen over het feit dat er in het buitenland geen vis te krijgen is, of dat de vis daar stukken van mensen kost. Zelfs het feit dat onze reders altijd vis aanbrengen, ook als er weinig of geen te vangen is, wordt niet naar waarde geschat: de vis is dan te duur in ons land. Wat het buitenland aangaat, men koopt wat men krijgen kan en aan de prijs die gevraagd wordt... omdat er ander niets te krijgen is en er wordt niet gemop-perd.

VRIJDAG 15 FEBRUARI

Een vishandelaar zegt vandaag: 't is tijd dat het nog eens oorlog is en ze de vismijn komen platgooien, misschien krijgen we dan een nieuwe en een betere. Het gebouw dat we nu bezitten ziet er wel groots en imposant uit van buiten, maar in de meeste pakhuizen is het een miserie: de vloer is kapot, andere vloeren — van de burelen — springen zo maar opeens uit elkaar. Bij velen regent het binnen of lekt het minstens. Bij andere komt de regen dwarsdoor vensters en muren naar binnen gelopen. Verscheidene vensterramen zijn al vernieuwd moeten worden. Ieder heeft bijna reden tot klagen.

De afwerking van het gebouw is waarlijk geen reclame noch voor de architect, noch voor de aannemer.

ZATERDAG 16 FEBRUARI

Eet meer Vis, de slogan die kosteloos in dienst staat van gans het bedrijf en op duizenden wijzen verbreid wordt, maar dit moet steeds op de meest goedkope manier gebeuren, immers: het ganse bedrijf profiteert er van, maar zeer weinigen steunen de propaganda-actie door hun bijdrage of zelfs hun belangstelling. Voorwaar een zeer goedkope vorm van reclame. Moest deze reclame er niet zijn, men zou wat horen klagen. Nu ze er is klagen men ook, maar met welk recht? Ze gebeurt ten bate van allen, maar niet door allen.

ZONDAG 17 FEBRUARI

Het is vandaag precies zestig jaar geleden dat — na twaalf jaar proefnemingen — de Duitse ingenieur Rudolf Diesel de eerste bedrijfszekere motor deed draaien die later zijn naam kreeg: DIESELMOTOR.

Die mens verdient voorwaar een standbeeld, welke omwenteling heeft deze motor niet gebracht in de zeevisserij? Pas tien jaar later werd ze al op vissersschepen aangebracht, maar dan als hulpmotor. De eerste wereldoorlog eens voorbij, betekende de doorbraak van deze motor in de visserij: de meeste schepen zijn er thans van voorzien en wat zou de visserij thans zijn zonder dieselmotor?

MAANDAG 18 FEBRUARI

Zalig de onnozelen van geest, zegt de bijbel. Vandaag krijg ik een omzendbrief in handen van iemand die

beweert dat hij iets bekomen heeft, dank zij zijn «menigvuldige vragen». Wat hij juist bekomen heeft kan hij niet goed zeggen, de brave man weet het waarschijnlijk ook niet, daarom raadt hij de ontvangers van zijn omzendbrief aan het afschrift dat hij er bij voegt zeer aandachtig te lezen en er de meest mogelijke ruchtbaarheid aan te geven.

Het gaat hier over de versoepeling tot het bekomen van de vergunning voor het bedienen van motoren tot 80 P.K. Onze jongen weet heel zeker niet dat dit het minste voornaamste is van de nieuwe maatregel, maar wel het feit dat het voortaan voldoende is als de schipper van een vaartuig tot 80 P.K. deze vergunning eveneens bezit om in zee te mogen trekken zonder «motorist». Had hij dat geweten, dan had hij heel zeker nog meer tamtam gemaakt om iets dat hij NIET bekomen heeft.

We raden hem aan in de toekomst ook aan deze zaken wat meer aandacht te besteden en vooral zeer bescheiden te zijn, tenware zijn omzendbrief meer bedoeld is als kiespropaganda met het oog op de komende verkiezingen en dit in ruil voor enkele regels reclame in een politiek dagblad.

DINSdag 19 FEBRUARI

Vandaag schrijft een groot dagblad in zijn speciale kroniek dat de haringvisserij van Oostende, Nieuwpoort en Zeebrugge de haringvisserij hebben gestopt, waar ze andere jaren tot op het einde van maart blijven op haring vissen. Dan zal het zeker een mirakuleuze vis- of haringvangst zijn in maart? In elk geval brengt deze gazet deze keer geen nieuwigheid en moet ze zich aiet beroepen op een snelle en juiste berichtgeving.

We weten het al zes weken dat de haringvisserij gestopt is. Voor nadere inlichtingen aan de pers houden we ons steeds aanbevolen.

WOENSDAG 20 FEBRUARI

Gister en vandaag was er vis in overvloed. De prijsinzinking was niet het rechtstreekse gevolg van deze grote aanvoer, die dan nog uit zeer mooie partijen vis bestond. Wel is het feit dat er meer dan zeventig vaartuigen op de markt zijn gekomen terwijl er maar 33 opgegeven waren in de verwachting en het V.B.Z. er nog 13 vermoedelijke had aangegeven, de grote oorzaak van de prijsinzinkingen.

Deze prijsdaling is zeker wel te wijten aan de invoer, maar we kunnen er de kopers ditmaal moeilijk een verwijt van maken. De meeste kopers zijn verplicht geweest in het buitenland vis te kopen omdat er geen voldoende aanvoer verwacht werd, en wat in het buitenland gekocht werd, wordt niet aan onze vaartuigen gekocht. Een onverwachte aanvoer doet niet plots het visverbruik stijgen. De grote bedrogenen zijn onze reders en vissers geweest die dachten misschien de slimste te zijn.

En zeggen dat dit niet de eerste (kostelijke) les is die ze krijgen en dat het waarschijnlijk ook de laatste niet zal zijn, vermits de meeste — spijs alles — het nog vertikken hun verwachtingen op te geven.

«Hulp in Nood»
VERZEKERTaan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

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

(4356V)

LESSEN UIT EEN GROOT VISSERIJLAND

Vijftig jaar visserij in Noorwegen

door Prof. G.-M. GERHARDSEN,
aan het Economisch Instituut te Bergen (Noorwegen)

(Vervolg van vorige week)

De vierde periode brak aan met het uitbreken van de tweede wereldoorlog. Wanneer tijdens de eerste wereldoorlog grote aankopen werden gedaan van technische uitrustingen voor de visserij, was de tweede oorlog daarentegen een periode van stilstand op dit gebied. Niettegenstaande hielp de uitzonderlijke toestand mede om betrekkelijk hogere prijzen te bekomen. En wanneer we uitleggen waarom we de huidige na-oorlogse periode ook meetellen in dit vierde tijdperk, is dit omdat de «boom» welke tijdens de oorlog begonnen is, nog altijd voortduurt. Het verkooporgaan dat vooral tijdens de oorlog opgebouwd werd, werd eenvoudig uitgebreid in de jaren na de oorlog.

Er is zoveel gebeurd in deze 50 jaar en de kleine voorvallen beïnvloeden elkaar zo sterk dat het niet aangewezen is de uitslagen van bepaalde jaren op te sommen zonder sterk voorbehoud te maken. Het is nog veel te vroeg zaken te waardeeren waar zovelen onder ons nog aan deelgenomen hebben. Afzonderlijke feiten zijn echter klaar en duidelijk en het is misschien moeilijk voor ons, op het hoogtepunt van de boomperiode 1955, niet te denken dat deze welstand geleidelijk zal afnemen teneinde een duidelijk inzicht te krijgen op de dingen die gebeurd zijn in 1905. Tussen ons ligt zowel de diepe zeebodem als de hoge golven van de grillige zee die men wel eens de huidige cyclus noemen kan.

Er zijn zoveel factoren welke invloed hebben op de uitkomst van de vangst: het ene jaar verschilt van het andere en de opbrengst van een bepaald jaar kan beïnvloed worden door buitengewone tijdelijke voorwaarden. Bijgevolg is het enige juiste wat men doen kan de ontwikkeling over een reeks jaren te beschouwen.

Wanneer men de totale vangst in Noorwegen bekijkt, stelt men vast dat deze in 1905 iets minder bedroeg dan 500.000 T., in 1909 reeds

500.000 T., in 1920 opnieuw minder dan 500.000 T. doch van 1921 tot 1930 was een voortdurende stijging waar te nemen tot bijna 1.000.000 T. Behalve een paar inzinkingen, bleef dit peil behouden tot in 1940. De vangst daalde tijdens de oorlog, doch nadien bereikte men rekordcijfers (tot 1.800.000.000 Kgr.).

Wanneer we getallen willen vergelijken, moeten we deze nemen per tienjaarlijkse periode en hiervan het jaargemiddelde nemen:

Gemiddeld per jaar:

	(1)	(2)	(3)
1905-14	402	46	94
1915-24	563	117	208
1925-34	847	82	97
1935-44	850	123	145
1945-54	1.285	375	292

- (1) Totale vangst (in 1.000 T.)
(2) Totale waarde (in 1.000.000 kr.)
(3) Gem. waarde per ton: (in kr.)

Er is bijgevolg een voortdurende groei, hoewel, wanneer we de jaren afzonderlijk nemen, er uitzonderlijk goede en slechte jaren zijn geweest gedurende elke periode. In de eerste jaren was het vooral de goede verkoopvoorwaarden en technische verbeteringen met goede vangsten welke van overwegend belang waren. Het mag eveneens gezegd worden dat de periode 1915-24 een belangrijke stilstand kende tengevolge van de eerste wereldoorlog en de slechte vangsten op de Lofoden.

De periode 1925-34 is vooral gekenmerkt door de ongewone rijke kabeljauwvangsten tegen de jaren dertig en de meer doelmatige methode welke aangewend werden om winterharing te vangen met groter vaartuigen.

De gemiddelde opbrengst van 1935-44 was eveneens beïnvloed door de oorlogsjaren, de prijzen lagen ook hoger dan gelijk welke voorgaande periode.

(vervolgt toekomstige week)

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

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

JUBILEUMVIERING DRS D.J. VAN DIJK

Drs. D.J. van Dijk, voorzitter van het Produktschap voor Visserij produkten, zal op 1 maart a.s. een jubileum vieren. Hij is dan vijf en twintig jaar in het Nederlandse visserijbedrijf werkzaam. Er is een huldigingscomité gevormd, waarin alle geledingen van het bedrijfsleven vertegenwoordigd zijn. Dit comité zal drs v. Dijk een receptie aanbieden op vrijdag 1 maart van 3 tot 5 uur in de foyer van het Kurhaus te Scheveningen. Op deze receptie wordt alleen, die persoonlijk of zakelijk met de heer v. Dijk in aanraking zijn gekomen, de gelegenheid geboden hem geluk te wensen.

VEERTIG SCHEPEN BIJ DE VLOOT

Uit het jaaroverzicht 1956 blijkt, dat in dit jaar aan de Nederlandse vissersvloot in totaal 40 nieuwe schepen zijn toegevoegd, waarbij 5 motortrawlers, 7 motorloggers, 28 motorkotters, dertien Noordzeemotorkotters en 7 Noordzee motorscheepjes.

De Nederlandse vloot bestaat nu per 1 januari uit 2472 schepen, waarbij 615 zeil- en roeiboten. Het aantal stoomtrawlers bedroeg op deze dag nog 8, het aantal stoomloggers nog 16, het aantal motortrawlers sterker dan 600 pk. 18 en het aantal motorloggers en overige motortrawlers 236. Er zijn verder 395 motorkotters in de vaart, 937 motorvaartuigen van 7 ton en meer en 245 motorboten kleiner dan 7 ton.

Het aantal vissers, dat de vloot bemand is 9664. Op de stoomtrawlers varen 130 man, op de stoomloggers 272 man, op de motortrawlers 235 man, op de motorloggers en overige trawlers 3279 man, op de motorkotters 1620 man en op de motorvaartuigen 2670 man.

Twee motorkotters gingen in het afgelopen jaar verloren; een door stranding te Scheveningen en een door brand op de Eems.

Er zijn thans in Nederland opdrachten lopende voor de bouw van een motortrawler, dertien trawl-motorkotters en overige motortrawlers en veertien Noordzeekotters.

« DE HOOP » NAAR NOORWEGEN

Het Nederlandse hospitaalkerkschip «De Hoop» zal eind van deze maand naar de Noorse wateren vertrekken om gestationneerd te worden bij de Lofoden. Het schip zal daar gedurende ongeveer zes weken assistentie verlenen aan ongeveer 25.000 kabeljauwvissers van Noorwegen. De Noorse regering heeft dus het aanbod van de Nederlandse Vereniging ten behoeve van Zeelieden van elke Nationaliteit, het hospitaal kerkschip «De Hoop», aanvaard.

De vereniging kon het aanbod doen, daar «De Hoop» in deze maanden voor de Nederlandse visserij niet kan worden gebruikt. In mei komt het schip weer in zee met de haring-drijfnetvloot.

BERISPING VOOR SCHIPPER VAN VL.86

Dinsdagmiddag heeft de Raad voor de Scheepvaart te Amsterdam zich bezig gehouden met de oorzaak van de aanvaring op 11 oktober 1956 tussen de logger VL. 86 «Vooruit» en het motorschip «Atlantic». De Vlaardingse schipper C.v.d. L. was met de «Vooruit» omstreeks half twaalf uit de thuishaven vertrokken en de Waterweg opgevaren. Bij Maassluis belandde hij in een mistbank en werd het voor anker liggende schip «Atlantic» geraamd. De logger werd zwaar beschadigd en voor schipper L. bleef niet anders over dan zijn schip aan de grond te zetten, waar de «Vooruit» zonk.

Nu kwam aan het licht dat schipper v. d. L. geen uitkijken op deze mistige dag had geplaatst. Hij had ook geen mistsignalen gegeven, wat de inspekteur voor de scheepvaart dhr J. Metz hem zeer kwalijk nam. Hij was van oordeel dat v. d. L., die thans als matroos ter kustvaart werkzaam is, berispt dient te worden. De raad zal later uitspraak doen.

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL
Export
KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoor 3444 (2 lijnen - buiten kantooruren : 2092 - 2283).
Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank : De Twentse Bank. Postbus 15.
Telegramadres : «Rijnstroom»
(107)

HARINGJACHT VAN UIT DE LUCHT

Natuurlijk in Amerika zullen bij het begin van het haringseizoen, de haringscholen opgezocht worden vanuit de lucht. Hiertoe worden lichte sportvliegtuigen, Piper Clubs, gebruikt.

Tegenwoordig worden verschillende jonge vissers opgeleid om hun brevet te behalen.

Een 2e hands Piper Club kan aangekocht worden voor ongeveer 50.000 F, waarbij nog voor een zelfde bedrag kosten komen.

De beste tijd om de haring te zoeken is enkele uren vooraleer de duisternis invalt, wanneer de vis naar de oppervlakte stijgt en de kusten nadert. Vanuit het vliegtuig gezien, bemerkt men een donkere vlek : de afmetingen van deze vlek geven aanduidingen betreffende de grootte van de haringscholen.

DE VERPLICHTE MOTORRIJTUIG VERZEKERING

De meest voordelige tarieven!!!

Indien U denkt

dat het overdreven is de vooroorlogse premie met 4 te vermenigvuldigen wanneer de kleinhandelsprijs index 443 overschrijdt...

Indien U niet denkt

dat de ongevallen steeds meer en meer gevaarlijk en veelvuldig zijn...

Indien U denkt

dat kwakzalvers U een WERKELIJKE waarborg kunnen geven met tarieven en terugbetalingen waartoe geen enkele ernstige maatschappij in staat is...

In dit geval...

zeg uwe verzekeringspolis op...

ga bij de tovenaars...

maar op uw eigen risico.

Art. 23 van het K.B. van 14/11/47 betrekking hebbend op de aanvaarding en het toezicht van de verzekeringsbedrijven: «De ondernemingen zelf aansprakelijk zijnde voor het nakomen van al hun verbintenissen, volgt uit de machtiging generlei aansprakelijkheid van de Staat».

In andere woorden : indien het onmogelijk is voor de verzekeraar de schade te betalen, zal NIEMAND het IN UW PLAATS betalen.

5806V

BRIEF UIT YERSEKE

Brief uit Yerseke nr. 627

KUNSTMATIGE MOSSELZAADWINNING

Terwijl bij de oesters reeds jaren lang op verschillende manieren op kunstmatige wijze zaad wordt gewonnen, bleven dergelijke pogingen voor wat het winnen van mosselzaad betreft tot vóór zeer kort achterwege. Men liet alles aan de natuur over in tegenstelling met wat bij de oesters werd gedaan. Om meer oesterzaad te winnen, werd begonnen met het uitleggen van gekalkte pannen en later werden voor 't zelfde doel mossel- of kokhaan schelpen uitgezaaid. Gevolgen hiervan deden zich spoedig voelen want de oesterstand ging met sprongen omhoog. Door het uitleggen en uitzaaieren van voorwerpen waarop het oesterzaad zich bij voorkeur vasthecht, werd veel opgevangen van wat voorheen verloren ging. Of het nu komt om dat vrijwel nooit (behalve dan de laatste jaren) gebrek was aan mosselzaad maar juist toen de Zuiderzee nog niet was afgesloten steeds een teveel was, weten we niet. Wel staat vast, dat tot vóór kort niets werd ondernomen dat tot vermeerdering van de zaadwinning kon dienen. Met het afsluiten van de Zuiderzee, verdween een zeer grote voorraadschuur van allerlei mosselen en de laatste vier vijf jaar moet beslist van een tekort aan zaad worden gesproken. Zeeland of de Zuid Hollandse stromen (waar vaak in de buurt van Helle-

voetsluis veel zaad viel) leverden weinig op niets op, de Waddenzee gaf te weinig en ook de aanvoer van de Belgische kust was gering. Vandaar het zinnen op hulpmiddelen om aan het zaadtekort te verhelpen. Het is precies als bij de oesters. Er valt zaad genoeg maar er wordt niets opgevangen en teveel gaat verloren. Weet men voor de oesters reeds jaren dat pannen en schelpen goede hulpmiddelen zijn, wat dient gedaan om 't mosselzaad aan te hechten? Het antwoord hierop kwam onverwacht en op wonderlijke wijze. Zoals vrijwel iedereen weet stond het eiland Walcheren tengevolge van oorlogshandelingen langen duur onder water. Ebbe en vloed speelden er hun spel en wat bleek? Dat alle bosjes, haagjes en graanstoppels vol kwamen te zitten met mosselzaad. 't Zelfde kwam te zien bij de Polder, die bij de stormramp onder water kwamen. Dus gaf de natuur zelf de weg aan, die sukses beloofde. Vorig jaar werd op heel bescheiden wijze een proef genomen die slaagde. Nu wil men zo iets weer doen maar dan op zeer grote schaal. Naar we vernemen ligt het in de bedoeling om in de Waddenzee droogvallende banken te beleggen met in de bodem vast gekramd stro. Wijl aan een en ander nogal wat vast zit en vooral veel geld, zal kosten en ook veel wrijving en deining tussen verschillende groepen van mosselkweekers te weeg brengt zullen we hierop nog wel eens terug moeten komen.

Twee Zeebrugse vissersvaartuigen vergaan

De Z.34 die hulp bood, werd door de zinkende Z.197 beschadigd en zonk onmiddellijk

DE BEMANNING GERED

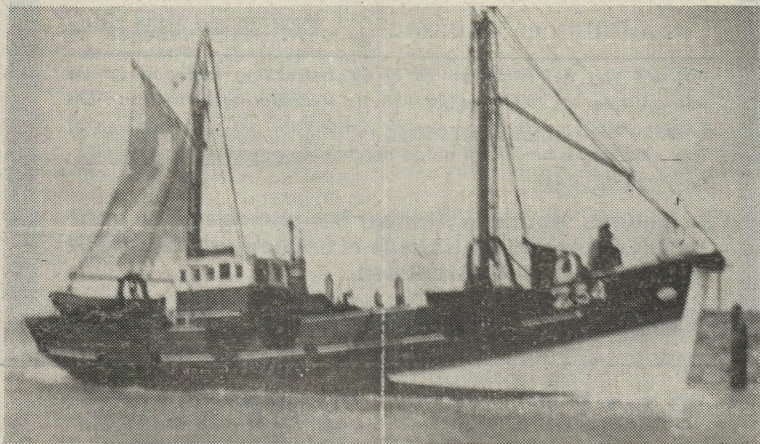
Woensdagvoormiddag bereikte ons het ontstellend nieuws van het vergaan van twee Zeebrugse vissersvaartuigen. Het waren de Z.197 en de Z.34.

Omstreeks 11.30 u. brachten de N.801 «Jonge Frans I» de Z.54 «Cecile» en de Z.485 «Antoinette», de zes bemanningsleden binnen te Zeebrugge. De geredden werden opgewacht door de familieleden, die stonden te wachten met wollen dekens en warme kledingsstukken.

Ziehier nu hoe de twee vaartuigen tot zinken waren gekomen. De Z.197 «Polydore» van reder Savels Louis was dinsdagavond uit Zeebrugge afgevaren om op omtrent 20 mijlen van de haven de garnaalvisserij te beoefenen.

opdagen om hulp te bieden waaronder de Z.63 Saint Pierre en de Z.505 Freddy, maar ook zij slaagden er niet in het zinkende vaartuig op te slepen. Ten lange laatste moesten de zes vissers over boord springen en naar de nabijliggende vaartuigen zwemmen, waar ze behouden konden opgepikt worden. Met de N.801, de Z.54 en de Z.485 werden ze naar de haven van Zeebrugge gebracht waar ze door de waterschout opgewacht werden.

De Z.197 was een houten vissersvaartuig gebouwd in 1926 te Oostende en voorzien van een motor ABC van 51 PK ingebouwd in 1943. Het mat 21,69 Br. Ton en was verzekerd voor 353.000 F. De eigenaar was Louis Savels. Het was



Een der vergane vaartuigen de Z.34 «Sonja II».

Aan boord bevonden zich schipper Leopold Savels, motorist August Van Dierendonck en matroos Benedictus Ackx, allen uit Heist. Woensdagmiddag werd het vaartuig op de markt te Zeebrugge verwacht doch rond 7.30 u. stelde de bemanning vast dat er water kwam in de motorkamer. Een twaalfstal Zeebrugse vissersvaartuigen waren in de omgeving aan het vissen, zodat spoedig gehoor werd gegeven aan de hulpseinen die werden uitgezonden. De Z.442 «Jeannine» kwam eerst ter plaatse maar de pogingen om het lekke vaartuig op sleeptouw te nemen mislukten. De Z.197 maakte steeds meer en meer water en toen kwam de Z.34 langszij liggen om de bemanning toe te laten over te stappen. De zee was echter geweldig en sneeuwvlagen maakten de zichtbaarheid gering. Bij de manoeuvres liep de Z.34 zo hard tegen het zinkende vaartuig dat het zelf lek werd geslagen. Op dit vaartuig zaten dus de drie bemanningsleden van de ondertussen gezonken Z.197 en de drie bemanningsleden van de lek geslagen Z.34, namelijk schipper Lucien Van Dierendonck, en matroos Roger Van Speybroeck uit Zeebrugge en motorist Albert Lowyck uit Heist. Andere vaartuigen kwamen

verzekerd bij Hulp in Nood.

De Z.34 was gebouwd in 1953 op de werf Deweert te Oostende en voorzien van een motor Industrie van 60 PK van hetzelfde jaar. Het was een zeer sterk vaartuig, dat een lengte had van 13,38 m en ook verzekerd was bij Hulp in Nood voor de som van 580.000 F. Het behoorde toe aan Verschraeghen Camiel en Vandierendonck Emiel uit Zeebrugge.

WAT DE GEREDDEN VERTELDEN

Toen de vissersvaartuigen met de geredden te Zeebrugge aankwamen speelden zich natuurlijk ontroerende tonelen af bij de begroeting door de familieleden. Spoedig werden alle geredden naar huis overgebracht want velen onder hen hadden lang in het ijskoude water vertoefd en verlangden slechts naar de warme huiskamer.

De 20-jarige Benny Ackx, wiens vader ook zijn leven op zee liet, vertelde over het vergaan van de Z.197 : «Wij waren bezig de kor weg te zetten toen wij bemerkten dat het schip water maakte. Nadat wij vruchteloos gepoogd hadden met pompen het schip te redden kwam de «Sonja» naast ons liggen en ik slaagde er in op dit vaartuig te geraken. Maar dit was ook lek (Vervolg onderaan vorige kolom)



De druk bereden baan naar de vismijn lijkt momenteel meer op een grote vijver. Er is op deze baan nog niet de minste riolering en het is dan ook begrijpelijk dat met de grote regenval der laatste dagen het water op de baan blijft staan. De talrijke mensen die dagelijks te voet of per fiets naar de vismijn moeten, dienen echte akrobatentoeren te doen om over de plas te geraken. Voor wanneer een dergelijke baan met een riolering naar een der grootste niverheidsplaatsen van onze stad?

RADAR

Nu veel van onze visserijsschepen met radar uitgerust zijn, blijkt het wel nodig enkele woordjes te wijden aan dit nieuw toestel dat zowel aan scheepvaart en luchtvaart de nuttigste diensten bewijst.

Van waar komt het woord radar. Het is een woord gevormd door de eerste letters van «Radio-direction Finding and Ranging» hetgeen betekent «Bepalen van richting en afstand door de radio». Een van de voornaamste eigenschappen van dit toestel is dat het verder zien kan dan het menselijk oog, zelfs in de ogenblikken van

zeer klaar zicht. Het gezichtsvermogen van de radar hangt niet af van de belichting zodat het zowel 's nachts, als bij mist- en sneeuwstorm en regen zijn werking kan uitoefenen.

Dit toestel bevat een uitzender en een ontvanger op dezelfde plaats en hebben meestal een gemeenschappelijke antenne. De uitzender doet niets anders dan energie uitzenden gedurende een zeer korte periode, die uitzending gebeurt bij middel van zeer krachtige stoten maar van zeer korte duur. Deze stoten worden impulsies genoemd. Deze impulsies duren ongeveer één miljoenste deel van een seconde. Na iedere impulsie blijft de uitzender op rust voor een betrekkelijk langere tijd t.t.z. 2 duizendsten van een seconde vooraleer een nieuwe impulsie uit te zenden. Gedurende die tijd werkt de ontvanger en de signalen die hij ontvangt zijn de echo's van de impulsies, teruggekaatsd door de voorwerpen die zich in de nabijheid bevinden. Voor ver afgelegen voorwerpen duurt de terugkaatsing langer. De tijd tussen uitzenden en ontvangen is nodig opdat het licht de afstand heen en terug zou kunnen afleggen. Aangezien de snelheid van het licht ongeveer 300.000 km per sec. gebeurt blijkt het dat de afstand tussen uitzenden en ontvangst zeer klein is, doch de vooruitgang in het meten van de tijd is zo perfectieel neerd dat ze door die tussentijd de afstand kunnen opmeten.

Om de richting van het doel te bepalen gebruikt men een richtingsantenne. Deze antenne draait terwijl men de impulsies uitzendt en bij de terugkomst ontvangen wij een PIP (woord door de radarman gebruikt) indien hij een doel aanduidt. Wij ontvangen de sterkste PIP indien de energiebundel door de radar juist op het doel gericht is. Wij lezen dan eenvoudig de richting af. De doelen worden nochtans niet gezien zoals bij de televisie, maar een geoefend operator kan ze gemakkelijk identificeren.

GARNAALAANVOER NOVEMBER 1956

NOVEMBER 1955

Oostende	329	42.049	455.872	1	27	10,84	127
Nieuwpoort	187	20.236	202.558,30	4	20	10,—	108
Zeebrugge	577	194.995	2.181.996	4	24	11,19	337
Kust	1.093	257.280	2.840.426,30	1	27	11,04	235

NOVEMBER 1956

Oostende	233	17.308	435.673	14	52	25,17	74
Nieuwpoort	209	15.651	337.415,50	14,50	56	21,55	74
Zeebrugge	496	52.077	1.688.473	17	57	32,42	104
Kust	938	85.036	2.461.561,50	14	57	28,94	90

EERSTE ELF MAANDEN 1955

Oostende	6.155	441.534	10.372.179	2	58	23,49	71
Nieuwpoort	2.848	198.888	4.018.928	3	61	20,20	69
Zeebrugge	8.866	1.228.952	32.453.050	2	64	26,40	138
Blankenberge	191	14.783	502.677	—	—	34,—	77
Kust	16.967	1.884.157	47.346.834	2	64	28,52	92

EERSTE ELF MAANDEN 1956

Oostende	6.779	735.348	14.642.264	1	72	19,91	108
Nieuwpoort	3.120	319.839	5.496.006,50	4	69	17,18	102
Zeebrugge	10.210	2.046.978	48.736.401	1	82	23,80	200
Blankenberge	121	10.848	281.912	13	52	25,98	89
Kust	20.230	3.113.013	69.156.583,50	1	82	22,21	153

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

OUDE GAZETTEN TE KOOP.

Zich wenden bureel blad.

INVOERSTATISTIEK — OKTOBER 1955-1956

V.B.Z.-STATISTIEK

Landen van herkomst	Haring	Gewicht in kilogram						Waarde in Frs	
		Andere soorten						1955	1956
		Boven 40 cm		Onder 40 cm		Makreel vr cons.	Vis bt contg.		
Nederland (1)	288.353 —	210.938	193.721	71.123	81.609	145.363 —	— —	7.684.559	6.123.109
Denemarken (2)	— —	73.054	94.185	— —	— —	— —	11.864 21.571	1.988.585	2.546.864
Ver. Koninkr. (3)	— —	38.318	43.003	— —	— —	— —	— —	1.034.600	1.162.810
Noorwegen (4)	— —	23.858	36.641	— —	— —	— —	10.000 25.750	598.160	1.111.691
Frankrijk (5)	— —	83	52	— —	— —	— —	— —	6.799	5.233
Zweden (6)	— —	4.509	6.333	— —	— —	— —	— —	62.809	93.675
W.-Duitsland (7)	— —	98.750	30.550	— —	— —	— —	— —	1.284.217	665.648
TOTAAL	288.353 —	449.510	404.485	71.123	81.609	145.363 —	21.846 47.321	12.659.729	11.709.030

Waarvan :

	Aanvoer		Waarde		Gemiddelde prijs	
	1955	1956	1955	1956	1955	1956
(1) Kabeljauw	111.672	114.310	2.534.316	2.529.632	22,69	22,12
Haring	288.353	—	1.552.933	—	5,38	—
Makreel voor conserven	145.363	—	781.997	—	5,37	—
Schelvis	51.671	31.226	537.252	407.987	10,39	13,06
Koolvis	16.150	3.296	130.960	44.306	8,10	13,44
Tarbot	8.413	8.604	260.184	228.218	30,92	26,52
Vleet	8.293	8.716	130.610	168.414	15,74	19,32
Rog	4.387	6.131	40.809	65.452	9,30	10,67
Schol	2.070	3.654	35.898	53.284	17,34	14,58
Staart	1.841	2.272	39.795	51.867	21,61	22,82
Leng	1.250	—	18.750	—	15,00	—
Haai	—	12.884	—	226.927	—	17,61
Onder 40 cm	—	—	—	—	—	—
Tong	22.486	36.910	1.061.226	1.622.424	47,19	43,95
Schol	14.505	30.689	199.277	437.056	13,73	14,24
Wijting	13.145	3.969	53.327	37.170	4,05	9,36
Makreel	10.211	—	82.135	—	8,04	—
Schelvis	7.350	3.090	33.410	23.121	4,54	7,48
Pieterman	3.123	2.075	72.373	34.650	23,17	16,69
(2) Kabeljauw	57.417	80.502	1.349.161	1.893.044	23,49	23,51
Vis buiten contingent	11.846	—	279.269	—	23,57	—
Schelvis	6.673	2.599	116.013	44.502	17,38	17,12
Vleet	6.486	8.354	154.177	200.608	23,77	24,01
Haai	—	2.599	—	75.645	—	29,10
Geep	1.400	—	12.500	—	8,92	—
(3) Kabeljauw	17.617	19.813	449.967	535.836	25,54	27,04
Tarbot	11.403	10.673	385.103	361.589	33,77	33,87
Zeebrasem	4.521	9.843	89.875	189.100	19,87	19,21
Staart	3.404	—	76.570	—	22,49	—
Vleet	1.246	1.895	30.685	54.190	24,02	28,59
(4) Vis buiten contingent	10.000	—	209.100	—	20,91	—
Zeepaling	7.689	7.647	82.841	91.408	10,76	11,95
Kabeljauw	6.103	13.365	76.424	186.375	12,52	13,94
Schelvis	4.797	10.944	58.359	135.324	12,16	12,36
Heilbot	4.181	3.288	156.403	127.151	37,40	38,67
Staart	—	1.287	—	17.893	—	13,90
(5) Roodbaars	—	22	—	203	—	9,25
(6) Vleet	3.717	3.961	51.735	59.054	13,91	14,90
Kabeljauw	—	2.372	—	34.621	—	14,59
(7) Roodbaars	98.750	30.550	1.284.217	665.648	13,00	21,78

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

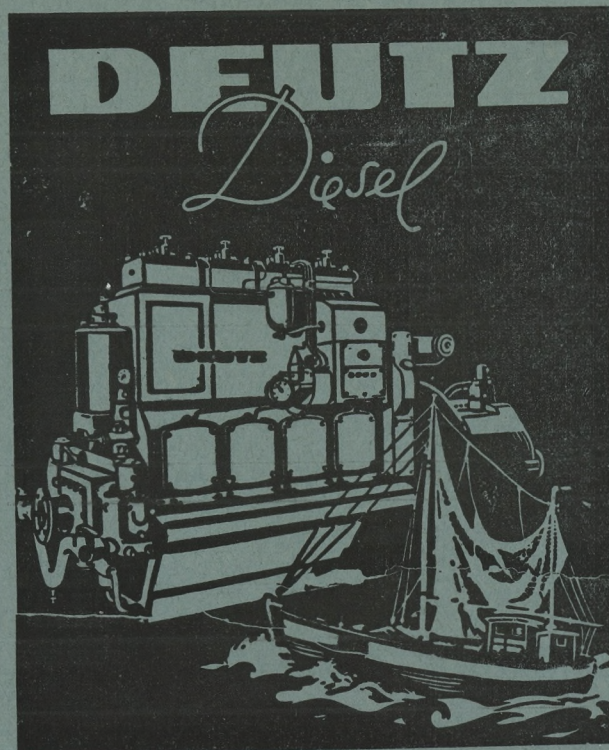
P.O.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 - 74.000

(30V)



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL,

OOSTENDE



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

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 :

Tel. 23.33.93

Telegram : Leoneessel Lulk



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

185V