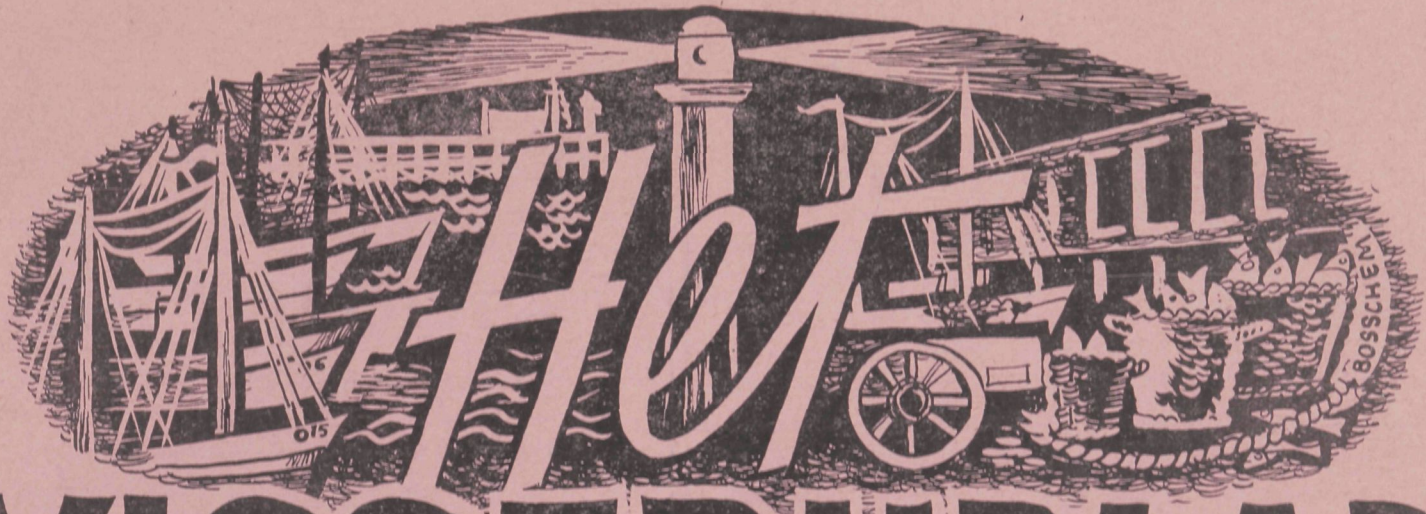
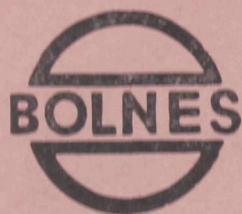




Het VISSERIJBLAD



De Z.446 «Smarapaan» die zondagmorgen op de Cap Blanc Nez vast liep en verging.



SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN
Tel. 5459 — 5110

GLAS en ZOON

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

Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huis 5721

IJMUIDEN - HOLLAND
(120V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

Tel. 4200 - 5318 - 6319
(Holland) (96)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel
Koelhuis

Tel. nr 2036
Na 6 u. : 2670

(100)

AUGUSTA

Café en Restaurant

t.o. Station

IJMUIDEN

Tel. 4217

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

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

(4356V)

REDERS en VISSERS.

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

Hand in Hand

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE

Tel. 541.17

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

TE KOOP

MOTORVISSERSVAARTUIG.

Gebouwd in hout in 1942, voorzien
van een motor AWA PK 120-90
van 1942. Bruto ton 30. Koopprijs :
600.000 F. Geschatte waarde :
900.000 F.

— ★ —

TE KOOP : IJzeren VISSERS-
VAARTUIG van 100 BT, gebouwd
in 1931 en voorzien van een motor
Deutz van 240 PK van 1937. Ver-
zekerde waarde 2.400.000 F. Kost-
prijs 1.700.000 F. 5996V

— ★ —

MOTORVISSERSVAARTUIG in
hout zeer goed onderhouden van
1930. Motor Deutz 150 PK van
1930. Br. Ton 70. Prijs 900.000 F.
Verzekerd voor 1.500.000 F.

— ★ —

MOTORVISSERSVAARTUIG in
hout, 35 Br. Ton van 1943 en Mo-
tor Industrie van 80 PK van 1943.
Prijs 675.000 F. Verzekerd voor
1.050.000 F.

— ★ —

TE KOOP : VISSERSVAARTUIG
0.3 volledig varengereed, garnaal-
en viskorren, Alles beste staat.
Voordelige voorwaarden, Z. w. 76.
Voorhavenlaan of bur. blad.

6394V

— ★ —

MOTORVISSERSVAARTUIG.

Gebouwd in 1943, voorzien van een
motor Deutz PK van 1957. Bruto
ton : 38, Koopprijs : 1.200.000 F.
Geschatte waarde : 1.600.000 F.

★

Buitenboord motor van een yacht
in uitstekende staat : 10 pk. Zich
wenden : bureel blad.

6149V

— ★ —

MOTORVISSERSVAARTUIG van
1932, 35 Ton, Deutsche Werke 110
PK. Nieuwe chemises. Stalen
stormkap en stalen stuurhut. Fr :
450.000. Goede betalingsvoorwaar-
den. Inlichtingen : Hand in Hand,
Zeebrugge.

6429V

— ★ —

TE KOOP : Houten VISSERS-
VAARTUIG gebouwd in 1937 op
de werf H. Deweert te Oostende.
Motor Deutz 30 pk. Prijs 60.000 F.
Adres bureel blad nr 6202 V.

MOTORVISSERSVAARTUIG in

Ijzer, Br. Ton 75 van 1930 voorzien
van een motor Deutz en 150 PK
van 1930. Prijs 1.000.000 F. Verze-
kerde waarde : 2.000.000 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.

— ★ —

TE KOOP MOTOR DEUTZ van
180 pk met nieuwe chemisen, pis-
tons en nieuwe nokkenas in reserve
en keerkoppeling, in zeer goede
staat, Prijs 150.000 F. Zich wenden
Plantenstraat 61, Oostende.

6376V

★

TE KOOP : een KUSTVISSERS-
VAARTUIG van 26 BT, gebouwd
in 1943, voorzien van een Industrie
motor van 60 PK van 1943. Het
vaartuig heeft een lengte van 14
meter en een breedte van 4,60 m.
Met volledige inventaris. Het is
verzekerd voor 500.000 F en te
koop voor 225.000 F. Alle verdere
inlichtingen bureel blad nr 6512V.

Voor alle inlichtingen : zien
wenden bureel blad.

TE KOOP

Een kustvissersvaartuig van 15,33
BT gebouwd in 1932, voorzien van
een motor Deutz 75 PK van 1949
met volledige inventaris.

Het is verzekerd voor 365.000 F en
te koop voor 200.000 F. Goede be-
talingsvoorwaarden. Alle verdere
inlichtingen bureel blad nr 6702V.

TE KOOP : houten kustvis-
sersvaartuig IDALIE, ge-
bouwd 1942, motor SKODA 40
PK, Treuil Roey, lengte 15 m

TE KOOP : houten vaartuig
YVONNE, voor kustvisserij
en uitstappen op zee, gebouwd
1935, uitstekende staat, Motor
DIESEL DEUTZ 35 PK.
Lengte 12 m. Z. w. 12 Ieper-
straat, Blankenberge.

6721V

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE EN BEHEER :
St Jorissiraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

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

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

BUITENLAND, 1 jaar : 250 F.
Nederland, 1 jr : 15 Gld of 200 Fr.
Belgisch Kongo, 1 jaar : 200 Fr.

Wat is van groter belang?

De Motor of de Vis?

Dat is misschien een vraag die reders en vissers zich niet dikwijls (of misschien nooit?) stellen. En toch is ze van overwegend belang. Op deze vraag gaf de heer R. SNEL een zeer gesmaakt antwoord op de 11e vissersbijeenkomst die voor een paar weken te Bergen (N. H.) gehouden werd.

We menen onze lezers de zeer wetenswaardige inhoud van deze pittige voordracht niet te mogen onthouden en geven dan ook een overzicht over het betoog van de h. Snel.

Volgens de h. Snel moet de motor bijzonder goed verzorgd worden — veel meer en beter dan tot nu toe gedaan werd — hij is het niet alleen waard, maar hij is van primair belang voor de goede gang van zaken bij de visserij. Dat hebben de meeste reders en vissers misschien al tot hun schade en schande moeten ondervinden.

De voerman die eertijds met kar en paard reed trok, wanneer het koud was, zijn eigen jas uit om zijn paard te beschermen: van de gezondheid van zijn paard hing zijn verdienste af.

Voor vele vissers is de motor een stuk ijzer, dat veel plaats inneemt, waar olie mee gemoeid is, dat kracht oplevert en waaruit men soms nog wat meer kracht kan bijhalen als er ergens aan gepeuterd wordt. Wat de vissers echter vergeet is, dat door meer geld uit te geven voor het onderhoud van de motor, er veel geld kan gespaard worden. Dat klinkt misschien eigenaardig, maar toch is het zo.

In de koopvaardij is de motor een troetelkind, maar het gaat niet altijd gemakkelijk tezelfdertijd de motor te verzorgen en te vissen, tengevolge hiervan kan de verzorging van de motor aan boord van vissersvaartuigen veel beter zijn.

En waar het niet, of moeilijk gaat, gedurende de visserij aan de

motor bijzonder aandacht te schenken, moet men het doen als het schip binnen is. In dit verband vergelijkt hij het onderhoud van een vliegtuigmotor met die van een vissersvaartuig. Wanneer een vliegtuig in de lucht is kan ook niet gewerkt worden aan de motor, de motor is het voornaamste stuk van het vliegtuig, en er wordt angstvallig gewaakt over de goede gang van dit hart, alles wat gebeurt wordt tot in de kleinste bijzonderheden in een motorjournaal gemeld.

Wie een auto heeft, weet hoe hij zijn motor moet onderhouden en verzorgen: er wordt regelmatig gesmeerd, vernieuwd, gekulst, enz...

Enkel op de vissersvaartuigen vergeet men dat alles en nochtans is de prijs van de motor van een vissersvaartuig zeker niet te onderschatten en verdienen de kostelijke stukken aan boord van onze schepen zeker heel wat meer aandacht, onderhoud en vooral ervaren en geschoolde motoristen. Men mag eveneens nooit meer eisen van een motor dan wat men er normaal zou kunnen uit trekken.

Men speelt gaarne met schroeven, beproeft eens dit of dat model, gaat het niet, dan wordt weer eens wat anders gebruikt. Men vergeet al te licht dat bij een bepaald schip een bepaalde schroef (en geen andere) hoort. Met een andere schroef vaart men misschien sneller, maar men vermoordt er de motor mee. Zolang men de motor laat doen wat hij kan, blijft hij een hardwerkende slaaf. Vergt men het onmogelijke van de motor, door onder meer een verkeerde schroef te gebruiken, dan staat men verwonderd dat de motor niet meer mee kan! Men veronderstelt dat hij niet deugt of dat de smeerolie slecht is en men blijft zoeken, tasten als een blinde.

De ware reden hiervan is dat men er niet eens aan denkt wat er allemaal in die motor moet gebeuren: de motor is veel meer dan een klomp ijzer.

Wie een motor koopt, wie er een beetje ervaring over heeft, weet dat er — zoals in een auto (fiscale en werkelijke p.k.) — in een motor veel varianten zijn van het begrip P.K. Daar zijn de eerlijke P.K.: die welke de motor levert als hij goed verzorgd wordt en onderhouden en waarmede de motor het langst blijft meegaan. Maar er zijn ook de P.K. die aangeboden worden door de verkoper: wat men er allemaal kan mee uithalen, maar waarbij men niet moet rekenen op lange levensduur en er zijn dan nog de vissers P.K.: waar niemand uit wijs geraakt, maar die overeen komen met morsen en verprutsen.

Dat er hierdoor niet nauwkeurig geweten wordt wat met de motor kan gedaan worden en MOET gedaan worden, is de schuld van de reders zelf die een goedkope motor willen hebben en die er meer willen uithalen dan wat er in steekt. Die hierdoor hun motor naar de vaantjes helpen en meteen hun schip en hun rederij. Vooral beginnen de kosten met een verprutste motor sterk op te lopen en het is toch datgene niet wat thans moet gebeuren, nu het al zo slecht gaat en men op alle mogelijke posten moet beginnen sparen!

Een motor kan men vergelijken met een stoof. Iedereen gaat er mede akkoord dat men — om de kachel goed te doen branden — regelmatig de asbak moet ledigen en de kachel uithalen. Dat gaat op dezelfde manier bij een motor, maar men vergeet regelmatig de motor-kachel te kuisen en de vuiligheid te verwijderen.

Ook voor stoommachines vindt men het normaal dat regelmatig uitgehaald wordt, hier gebeurde de verbranding op een andere plaats dan in een motor. Bij de motor gebeurt de verbranding inwendig, maar vergeet men de schoonmaak. Men wil zelfs uit een motor van 300 P.K. het dubbel aantal paardsterkte halen, men beproeft allerlei schroeven die noch aan de motor, noch aan het schip zijn aangepast

en men sakkert op de motor als tengevolge van dit alles, deze weigert mee te werken aan dingen waarbij hij niet meer in staat is. Een motor dient verder ook niet om onbelast te laten draaien, dat vergeet men in de visserij al te licht.

Bijkomstig noemde spreker enkele belangrijke delen op van de motor die vooral aandacht vragen en hierbij noemde hij op de eerste plaats de bovenste zuigerveer, die het meest belangrijke deel van de motor is en evenals de gehele motor, bijzonder proper moet onderhouden worden.

Een ander belangrijk onderhoud is het verzorgen van de temperatuur van de motor: deze moet overal dezelfde zijn, het koelwater moet op het vereiste temperatuurniveau gehouden en behouden blijven.

Op de koopvaardij zou men zich eerder in een badkamer dan in een motorkamer denken. Men weet daar dat een slecht onderhoud van de motor geweldig hoge kosten kan veroorzaken en dat kan men zich niet veroorloven in de koopvaardij.

Ditselfde principe is eveneens geldig in de visserij, maar hier kijkt men er niet naar en — naar spreker verzekerde — zouden 50 p.c. van het hard werk en zwoegen en van de hoge onderhoudskosten het gevolg zijn van slecht onderhoud en verprutsen van de motor.

Gaat het goed in de visserij, dan heeft men geen tijd voor onderhoud, gaat het slecht, dan heeft men er geen geld voor en zo wordt er niets gedaan en denkt men — verkeerd — dat een motor stukken van mensen aan onderhoud en herstelling kost.

Hebben we ongelijk gehad deze beschouwingen over te nemen? Ze zouden in feite moeten uitgangspunten in elke motorkamer en stuurhut en door reders, schippers en motoristen van buiten geleerd!



Brief van Stierman Lèeze

— Beste Menschen,

'k Hebben juldor verleden weeke verteld dat mijn schoonmoeder hier geweest is op bezoek. Op 't oenverwachts omdan'k heur brief niet gevoenden hadden, maar algeliek teegen mijn gedacht Dat was op een zundagnuchtend. Euphrasie had juuste een keun klaar gemaakt en je weet het messchien, of je weet het niet, maar 'k zijn daar zot van. 'k Zoen keun eeten toet-dan'k zelve op mijn handen en voeten begonnen te loopen. Je weet wel: met een anjoen en een halve bottel wijn en schoone gebruu-neerd in de butter en met een low-riërbladje. Dat kan niet anders dan goed zijn. Geheel jen huus riek naar keun 's noens eet je je goeste en 's naavens kan je nog peuzelen aan de kop. 't Is voor van weg te draaien. Maar wat dan'k't liefste van aal eeten, dat is de leever. Maar de keuns dat Euphrasie klaar maakt, dat zijnder aal zoender leever. 'k Zeggen: je moet een keer veranderen van beenhouwer, maar dat is aal geen avanse.

Nu, Euphrasie stoend dien zondagnuchtend in heur kasserolle te draaien dat de doom deur de vensters vloog en almeteeneer de deure vloog oopen en wien stoend er daar? Je hebt het geraaden: mijn lieve schoonmoeder. 'k Waaren kontent dan'k me niet sebietsant geschooren hadden van ossen 'k opstoenden, zoo dan'k heur nog een keer goed en ikstra kosten nieuwsjaarwensen met mijn baard van drie daagen. Ze gieng voor een geheele weeke bluuven zei ze en ze reklameerden dan'k heur brief nog niet gelezen hadden, gelijk of dat je dadde maar azoo kant uuthaalen uut aal die pakken korrespondensche van de laatste weeken, zelfs os't van je schoonmoeder is, kan je 't niet verkennen. Dat was nog 't ergste niet, maar 't was dat keun. Want mijn schoonmoeder kan eeten voor tiene. biezoenders os't voor niettent is.

't Waater liep uut mijn moend voor dat keun, maar ossen'k peinsden op dien eeter meer, 'k kreegen zeer aan mijn herte, biezoenders dat ze zij aal de beste en de schoenste beeties in heur talloore krijgt en dan'k ik moeten kontent zijn met 't geene datter ooverbluift. En zeggen damme maar één keuntje hadden klaar gemaakt, niet gereekend op dat bezoek eeh.

Voor damme aan taafel goengen, spelde Euphrasie nog een keer goed mijn lesse, dan'k moesten beleefd zijn en toogen dan'k manieren hadden, dan'k niet ollesten moesten pakken voor mijn en niettent voor een ander laten en dan'k oster nog eentwadde ooverschoot met veele manieren moesten vraagen oster nog eentwien eentwadde moeste hebben. 'k Be-loofden aal wat dat ze wilde en dan'k giengen mijn besten doen. Had ze maar geweeten wat dan'k arrangeerd hadden, met de rosten die beneen weunt en voor een prij-zetje: twee peels. 't Was 't weerd ook.

Me zaaten aan taafel en me hadden gedaan met de soepe, Euphrasie brocht het keun binnen en me

schoonmoeder zei, gelijk of dat ze 't nog niet gerooken had: aa, j'et giender keun vandaag. 'k Zeggen: jaa'm, me moeten aantieden een keer zorgen voor eentwadde goed-koops, 't is anders slechte tijd zei je: geen haarieng en geen prijs voor de visch.

En op dat moment — 't was juuste gepast en je had zeeker geluusterd aan de deure — de rosten klopt. 'k Doen oopen en 'k zeggen: ewel, wat ister dat je mijn niol kommen stooren, me zijn aan 't eeten, je ziet het wel. Jammaar, zei de rosten. 'k zijn op zoek achter mijn katte. 't Is ol gelijk van gister aavend dat ze niet meer binnenge kommen is en 't is gelijk teeger heur gewente, ze hebt dat nog noois gedaan. 'k Zeggen: dat gaat wel de tied van 't jaar zijn, 't is de peer.ejoodde van de katrollejacht. Jammaar, zegt de Rosten, mijn katte hebt eeduukaache, ze doet zie daar aal niet aan mee. 'k Zeggen: vriend, je zijt gemist. En de rosten was 't top.

't Was gelukt zeije, 'k moesten aan niemand meer vraagen dat ze verzeekersten niettent meer giengen moeten hebben. 't Was aal voor mijn. 't Was wel een beetje veele, maar 't smaakte toch zoo lekker. Euphrasie keek met lieflike oogen naar mijn, 't was ik die dat keuntje meegebracht hadden voor zeeker te zijn datter een leever in zat. En mijn schoonmoeder zei dat ze oenpasselijk was.

Dat zijn azoo van die truukjes dat je kunt gebruiken oster oenverwachts bezoek komt. 't Valt wel niet ossen goed mee, maar 't kar goed van passe kommen ook en 't is olsan 't reeschieren weerd. Zoo hadden k een keer, in de tied dan'k mijn schip aan 't bouwen waaren, de leeveranser van de moteurs meegenoomen naar huus voor 't eeten, kwestie van de moteur een beetje goedkooper te krijgen. Enfin, 't was or 't oenverwachts en Euphrasie zei nog: gij gloejenden eezel, je weet datter van de noene niet veele 't eeten is en je briengt nog eentwien mee. 'k Zeggen: kan'k 't helpen, maar me moeten algeliek uus plan trekken. Me kunnen toch niet zeggen teegen die vent datter niettent is, 't zoe passen datten zijn moteur met den helft opslaet.

'k Kreegen almeteeneer een goe gedacht. 'k Zeggen: luustert, 'k gaan zeggen damme loontjes eeten met rosbief. Je weet dat me dadde niet in huus hebben, zegt ze. 'k Zeggen: 'k weetent, maar je moet maar gebaaren dat 't azoo is. Je gaat 't wel zien dat 't gebaarienge is oster niettent op taafel kom. 'k Zeggen: je kant gij je plan niet trekken, me gaan wijnder an taafel zitten en binstdewijle eer, druppel drienken voor apperietief. Je zijt gij in de keuken te rammelen met je potten en je pannen en alsmeteeneer je laat een plaavallen die veele geruchte maakt en je roept Wel, gotteneere toch, mijn schoone boontjes en mijn rosbiefjes, 't ligt allemaale in de groend en met stikken glas en porseling, 't is niet meer eetbaar. Ewel, 'k zoen durven zweeren dat die mensch dadde gaat verstaan os je gaat zeggen:

Het Montgomerydok en de moeilijkheden van de Kustvisserij

Reder L. Willaert en zijn schipper Acken, werden vervolgd om, op vrijdag voor Pasen geweigerd te hebben het gedeelte van het Montgomerydok, voorbehouden voor de yachten te verlaten omdat in het andere gedeelte geen plaats was.

Er werden nogal «hartelijke» woorden gewisseld met de zeevaartpolitie zodat er ook sprake was van «smaad» in het proces.

Reder L. Willaert kreeg voor die smaad 8 dagen gevang voorwaardelijk en 50 fr. voorwaardelijk om geweigerd te hebben aan de bevelen van de waterschout te gehoorzamen.

Op de betichting: de wetten en verordeningen van de zeevaartpolitie overtreden te hebben, werd niet ingegaan en werd hij vrijgesproken voor dit feit.

De voorzitter van de Rechtbank was evenwel van mening toegedaan, dat zo het verboden wordt een bepaalde ligplaats te gebruiken in de haven, de administratieve overheid voor behoorlijke aanlegplaatsen moet zorgen.

Nota der Red.: We kunnen moeilijk zeggen dat de Hogere Overheid dit doet!

EEN EIGENAARDIGHEID OVER KREEFT

Een lezer stelt volgende vraag met verzoek om antwoord.

«Een kreeft leeft en groeit in het zeewater. Bij een bestelling wordt het dier uit het water genomen en verzonden zonder water, blijft in de viswinkel nog liggen in het uitstalaam en sterft pas na 7 of 8 dagen. Hoe is het mogelijk dat dit dier leeft in het water en toch zonder water leven kan?»

Welk lezer kan hierop een antwoord geven?

Charles Pauwels verlaat de Ibis

Woensdag 12 februari werd in de Ibischool een intiem feestje gevierd, als men het afscheid van een trouw medewerker als dusdanig mag noemen. Het Beheer van het Koninklijk Werk, bestaande uit de HH. Courtens, Pluymers en Van Molle en havenkapitein Becu, schonk de erewijn voor Charles Pauwels die, na een welvolbrachte en gevulde loopbaan, op rust gaat. De Heer Courtens bracht hulde aan de feestgast, dankte hem voor wat hij gedaan heeft voor de school en hoopte dat hij nog lang

en in goede gezondheid van zijn rust zou genieten.

Een leerling van de school las tenslotte een afscheidsbrief voor waarin de meester bedankt werd voor alles wat hij hen geleerd heeft.



(Vervolg van vorige kolom)

me hebben niet anders meer voor 't eeten dan patatten en boelie uut de soepe.

't Is in orde, zei Euphrasie, 'k gaan 't arrangeeren. Dus, ik met die moteurmarchang aan taafel, me drienken een druppel, me drienken nog een druppel en Euphrasie is in de keuken aan 't geruchte maaken met heur potten en pannen.

Aalmeteeneer, een geruchte van alle duuvels in de keuken en Euphrasie die begint te kriepen en te kermen. 'k Roepen: Euphrasie wat is 't, je hebt zeeker de boontjes en de rosbief laten vallen?

Neen 't Stierman, zei ze, spietieg genoeg is 't dadde niet, maar 't zijn de patatten en de boelie die teegen dek liggen en die niet meer 't eeten zijn.

Enfin, om kort te gaan, beste menschen, dat zijn lessen in eeduukaache dat je niet viendt in de boeken of in de scholen. Maar je moet kunnen je plan trekken in 't leeven of je komt er noois ofte noois: jamals.

Elk z' eentje en tot de volgende reize.

Stierman Lèeze.

WIE WIL NAAR CHILI?

Men vraagt om te werken voor Belgisch-Duitse Visserijfirma in Chili, twee vissersvaartuigen van 25 tot 30 meter met goede motoren van 240 tot 300 PK en diepmachineradio om dagvisserij te bedrijven in San Antonio. Schrijven om inlichtingen aan Pesca Zolu Ltda, Casilla 448, Correo 2, San Antonio, Chili.

6669V

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghs : elke donderdag van 16,30 tot 17,30 uur.



Het is altijd goed om te lachen, en als een krabbelend strootje er de oorzaak van kan zijn, is het een voorwerp dat tot het geluk der mensen bijdraagt.

(John Dryden 1631-1700)

Belangrijke beslissingen in de Vissershavenkommissie

Donderdagnamiddag kwam de vissershavenkommissie te Oostende bijeen onder voorzitterschap van schepen Quaghebeur om enkele zeer belangrijke punten te bespreken.

Waren verder aanwezig : De heren A. Blonde ; Verbanck ; Marcel Lambregt ; C. Menu ; V. Seghers ; Pr. Vandenberghe ; Alex Vieren ; F. Janssens ; Frans Cloet ; Alb. Crekillie en scheepsbouwer Panesi. Verder directeur Dumon en Sanders, sekretaris.

- 1) De statuten van de vissershavenkommissie werden goedgekeurd en aangenomen. Ze dienen thans nog bekrachtigd door schepencollege en gemeentebestuur. Voor de produktie zijn thans vijf vertegenwoordigers voorzien, waarvan drie aangesteld door het Verbond der Belgische Zeevisserij.
- 2) De ijle haring zal voortaan niet meer op staal verkocht worden, doch in bennen, zoals de volle haring. Dit zal talrijke moeilijkheden en betwistingen inzake kwaliteit vermijden. Deze kwestie werd voor een paar weken uitvoerig in ons blad uiteengezet.
- 3) Tussen handelaars, reders en visafslagers zullen schikkingen getroffen worden om de verkoop in de vismijn te bespoedigen.
- 4) Een petitie ingediend door de scheepsherstellere teneinde een vaste kraan te bekomen aan de rederijkaai (Hendrik Baelskade) wordt overgemaakt aan het schepencollege.

Dit zijn de voornaamste punten welke op deze vergadering besproken werden. Zaterdagmorgen kwamen dan de vertegenwoordigers van handel, produktie en visafslag bijeen om enkele kwesties onderling te bespreken. Ook hier werden belangrijke wijzigingen voorgesteld.

1. Wanneer de verkoop te lang duurt, zoals dikwijls het geval is, is dit ten nadele van reders en van handelaars. Daarom werden — ten titel van proef en tot einde juni 1958 — volgende schikkingen getroffen die, met ingang van maandag 24 februari zullen in voege treden :

a. de verkoop begint op het gewone uur : 7.30 uur.

b. er zal steeds op twee plaatsen tegelijk verkocht worden,

c. de verkoop begint tezelfdertijd voor IJslandse en voor Noordzeevis, waarbij dan voor elke vangst eerst de grote vis en dan de kleine vis zal verkocht worden (dus niet meer tezelfdertijd), zolang op twee plaatsen verkocht wordt,

d. is een van de twee verkopen afgelopen (IJsland of Noordzee) dan wordt verder verkocht op de gewone manier, 't is te zeggen : grote vis en kleine vis samen per vangst.

e. de proef loopt tot einde juni, mochten er zich vroeger moeilijkheden voordoen, of wijzigingen zich opdringen, kunnen de vertegenwoordigers steeds bijeen komen om deze te onderzoeken en aan te passen.

- 2) Inzake verkoop van ijle haring per ben, zal deze aangelegenheid tussen de belanghebbenden opnieuw besproken worden voor het nieuwe seizoen, gezien het ijle haringseizoen praktisch ten einde is.

3. Een voorstel zal verder opge maakt worden betreffende de uren van verkoop de laatste drie dagen van de week :

Enkel voor de kreeftjes en vis zou de verkoop op donderdag, vrijdag en zaterdag beginnen om 8.30 uur in plaats van om 7.30 uur, behalve voor de verkoop op zaterdag in de zomerperiode (tussen 1 juni en 30 september) welke zal aanvangen om 7.30 u., zoals gewoonlijk.

HOOGWATER

21 vrij	02.34	51	09.21	3
	15.01	49	21.30	5
22 za	03.08	50	09.55	4
	15.33	49	22.04	5
23 ZO	03.41	49	10.24	5
	16.01	47	22.34	7
24 ma	04.11	47	10.53	6
	16.31	46	23.03	8
25 di	04.43	45	11.22	9
	17.02	44	23.37	11
26 wo	05.19	43	—	—
	17.44	41	12.00	11
27 do	06.09	42	00.26	13
	18.42	39	12.56	13

OPGELET VOOR UW MOTOR !

TE GERINGE EN TE STERKE KOELING ZIJN BEIDE VERKEERD

Het is algemeen bekend, dat oververhitting van een motor door te

geringe koeling een gevaar voor de smering kan opleveren, terwijl er ook andere moeilijkheden zoals pingelen, detoneren, nadieselen enz. uit voort kunnen komen. Het is dan ook vanzelfsprekend altijd zaak ervoor te zorgen, dat de motor ook onder zware belastingen nimmer te heet zal kunnen worden.

ONDANK IS 'S WERELDS LOON

De Z.321 « Maryia » van reder M. Pierlot, werd vorige zaterdag te Zeebrugge binnengesleept wegens defect door Z.514 « Zeemeermin » van Wwe Vandierendonck en kinderen.

Pas binnengekomen werd de bemanning van de Z.321 door haar reder afgezonderd en weggevoerd. Ze bestond grotendeels uit Oostendenaars en het moet in de bedoeling van reder Pierlot liggen voortaan op Zeebrugge te varen, vermits hij een volledige bemanning aanmonsterde bestaande uit Zeebruggenaren en welke tot vorige zaterdag aangemonsterd waren op de Z.514 « Zeemeermin ».

Het gevolg is dat de Z.514 zonder bemanning ligt en niet meer kan varen. Bewijs dan eens een dienst op zee !

Hier staat tegenover, dat het werken met te lage motortemperaturen, ook al zou men dit misschien niet onmiddellijk inzien, in feite minstens zo gevaarlijk en nadelig is. Wordt aan dit punt niet voldoende aandacht besteed, dan leidt zulks tot de zo beruchte heimelijk intredende corrosieve motorslijtage, een minder gunstig verloop der verbrandingen, inwendige motorvervuiling en moeilijkheden met de smering, terwijl ook het brandstofverbruik te hoog zal zijn, omdat men door te royaal te koelen te veel kostbare calorieën zonder meer aan de buitenlucht cadeau doet.

REDERS, LEEST UW VAKBLAD !

GARNAALAANVOER - januari 1957 - 1958

- (1) Vangsten — (2) Aanvoer — (3) Opbrengst — (4) Minimum prijs — (5) Maximum prijs — (6) Gemiddelde prijs — (7) Gemiddeld kg — (8) Gemiddelde opbrengst.

JANUARI 1957

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Oostende	134	5.660	343.404	42,—	75,—	60,67	42	2.562
Zeebrugge	308	35.892	2.209.679	48,—	77,—	61,56	116	7.174
Nieuwpoort	87	3.992	216.050	39,—	75,—	54,12	15	2.483
TOTAAL	529	45.544	2.769.133	39,—	77,—	60,80	86	5.234

JANUARI 1958

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
Oostende	69	2.300	140.481	46,—	78,—	61,07	33	2.035
Zeebrugge	25	2.930	180.773	51,—	72,—	61,69	117	7.230
Nieuwpoort	45	1.722	100.087	50,—	68,—	58,12	38	2.224
TOTAAL	139	6.952	421.341	46,—	78,—	60,60	50	3.031

Waar in 1957 de aanvoer van garnaal reeds een catastrofe betekende, mag gezegd worden dat de eerste maand van het jaar 1958 praktisch nul mag genoemd worden en garnaal inderdaad een luxe-artikel wordt. Met dit alles verkeert de kustvisserij in een zeer triestige toestand en er is niet te voorzien of daaraan met de lente verbetering zal komen.

De Z.446 "Smarapaan" op Franse rotsen vastgelopen en achteraf te pletter geslagen

Het Zeebrugs vissersvaartuig de Z.446 Smarapaan, toebehorende aan reder Petrus Latruwe van Zeebrugge en Goderis August van Oostende, is zondagmorgen rond 6 uur gestrand ter hoogte van Kaap Blanc Nez, juist voorbij Kales. Het was schipper-reder August Goderis zelf, die de noodlottige reis meemaakte en van een Kanaalreis naar huis kwam om maandag jl. te markten met een mooie vangst aan boord.

Te 4 uur 's morgens was men het lichtschip «Varne» gepasseerd.

Schipper Goderis, vermoed zijnde, had de wacht toevertrouwd aan matroos Maes Marcel, om wat te gaan ultrusten, terwijl de echosounder was opgezet.

Naar de bladen melden, zou er een dikke mist geheerst hebben, wat onjuist gebleken is, daar er ongeveer drie mijl zicht bleek te zijn.

Matroos Maes Marcel zou volgens de schipper full-speed gelopen hebben, niet gekeken hebben naar zijn dieptemeter, niettegenstaande de onderrichtingen van zijn schipper en zou na eerst gezien te hebben dat er bijna geen water meer was, zijn schipper niet verwittigd hebben, met het gevolg dat het vaartuig full-speed vastliep.

NAAR CALAIS OVERGEBRACHT

Schipper Goderis, wakker geschud door de schok, vroeg onmiddellijk hulp en van de Franse kust zou ondertussen dit vastlopen opgemerkt zijn geweest, zodat de reddingboot «Jean Bart» uit Boulogne, zonder zich veel omtrent de werkelijke toestand van het schip te vergewissen, welke nog niet lek geslagen was, de bemanning er af nam en naar de haven van Calais voerde.

VERZEKERING EN REDERS TER PLAATSE

In de loop van de morgen voerden de beheerders van de verzekeringmaatschappij Arthur Cogghe, Marcel Lambrecht en Alex Vieren er heen, namen te Calais schipper Goderis mee en gingen op zoek naar de ligging van het vaartuig.

Gereden tot op de plaats waar het vaartuig vastgelopen was, vond men geen «Smarapaan» meer.

Een landbouwer ondervraagd of hij niet gehoord of gezien had dat 's morgens vroeg daar een vaartuig vastgelopen was, antwoordde dat inderdaad daar op die plaats wel een vaartuig vastgelopen was, maar met hoog water dit vaartuig vlot gekomen was en van zelf het zeegat uitgedreven was, noordelijk aan.

Op zoek gaande langs de kust, vond men ongeveer 5 km noordelijker de Z.446, die ondertussen met het opnieuw opkomende tij en het briesje dat ondertussen was opgekomen, op een rotspunt opnieuw vastgelopen en ditmaal lek geslagen was.

Al'e overwogen of genomen maatregelen bleken reeds vruchteloos. Het vaartuig was als verloren te beschouwen.

Alleen zou getracht worden gereedschappen, vistuig en vis af te halen om dit laatste te trachten

maandag of dinsdag te Calais te verkopen.

De Z.446 is eigendom van reders Petrus Latruwe (Vismijnstraat, Zeebrugge) en August Goderis (Th. Vanloostraat 17, Opex-Oostende). Deze laatste is ook schipper aan boord. Naast hem waren nog vier andere bemanningsleden aan boord, nl. motorist Raymond Zwervaegher (Aimé Liebaertstr. 6, Opex-Oostende) en de matroos n Alfred Van Massenhove (Dr. Edw. Moreauxlaan 107, Oostende), Raymond Verhaeghe (Strandlaan 51, Koksijde St-Idesbeld) en Marcel Maes (Ganzenstraat 26, Stene).

De Z.446 was een zeer sterk vaartuig, gebouwd in 1946 op de werf Crabeels te Oostende. Het was op 12 september 1946 in de vaart gekomen en had toen een geschatte waarde van drie miljoen frank.

Het vaartuig was 23 m lang, 3,20 m breed en had 11 voet diepte. Het was voorzien van een motor Union Diesel van 250 pk.

Het was op het huidige ogenblik verzekerd bij de onderlinge verzekeringsmaatschappij «De Ster» voor 2.300.000 F, toestellen en vaartuig niet inbegrepen.

Schipper Goderis stond bekend als een zeer knap en oppassend reder-schipper en mag aangezien worden als een slachtoffer van een noodlottig toeval, op het ogenblik dat hij zijn schip niet zelf stuurde.

SCHADE- GEVALLEN

OOSTENDE

De O.335 van de rederij Seghers heeft bij het verhalen naar de overzijde, schade berokkend aan de O.287 «Isco» van René Lenaers.

De O.156 van Mevr. Diana Vigne en Zoon moest deze week de haven van Newline aandoen met gebroken winch.

De O.151 van de Gebrs Moes moest op de slip geplaatst worden na een wire in het schroef gehad te hebben.

De O.223 van Engel Calcoen moest met defect aan de waterpomp tijdens zijn reis door de O.244 van Provoost Fr. opgesleept worden.

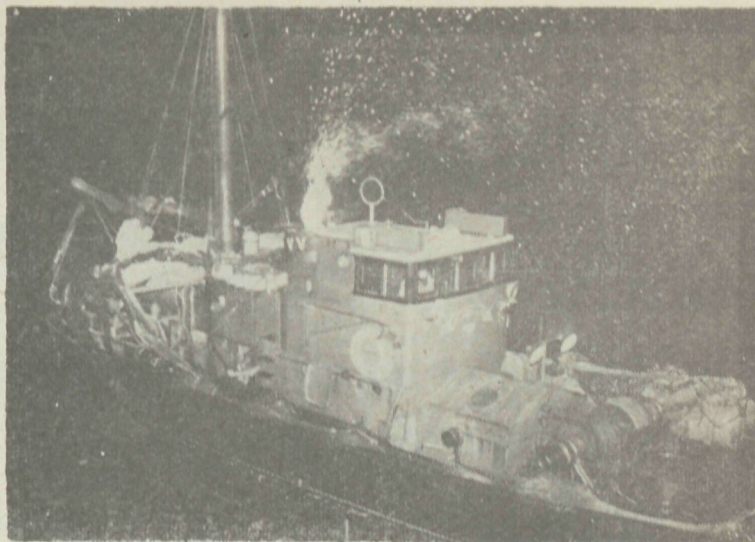
Van de O.614, toebehorende aan M. Verscheide, werd bij het vastslaan van de korre de galg aan stuurboordzijde geplooid.

De O.616 toebehorende aan Mw. Lams stootte door een te grote vlucht tegen de houten pier van de nieuwe visserskaai en brak zijn voormast alsook de navigatielichten.

De O.70 van Devriendt Oscar werd met korre in de schroef door de O.17 naar de haven van Oostende gesleept.

De O.156 heeft de haven van Oostende aangedaan met winchschade.

BRAND AAN BOORD VAN DE O.345



De O.345 van Louis Verhaeghe heeft de haven aangedaan nadat voor de tweede maal brand was uitgebroken door het in brand schieten van de olie in de knalpot. Het schip werd aan de Cockerillkaai gelegd,

terwijl het in de machinekamer brandde. Tengevolge daarvan moesten de pompiers optreden, die gelukkig de schade tot een minimum konden beperken.

Boot aangespoeld te Oostende



Woensdagmorgen is op het strand te Oostende voor het Koninklijk Paleis een reddingboot aangespoeld, waarop geen merktekens te vinden zijn. Deze boot is van buiten in het rood geschilderd en van binnen in het zwart.

Hij is 3 m lang en 1,30 m breed en rondom belegd met caoutchouc banden merk Englebert.

Het waterschoutambt was vlug ter plaatse en zal aan de zaak de nodige ruchthaarheid geven.

NIEUWPOORT

De N.7 heeft de haven van Nieuwpoort aangedaan met schade aan de verschansing, dit tengevolge van stormweder.

De Z.745 van Gust Van Waes heeft de haven van Oostende aangedaan met stormschade. Daarenboven werd de boot over boord geslagen.

EEN IERS VISSERSVAARTUIG VERGAAN

Het Iers vissersvaartuig «Jach-Buchan» is tijdens de storm van maandagavond langs de kust van Waterford vergaan. Op de zes man welke aan boord waren, is er slechts één gered.

Dank zij de Elliot-vlotten

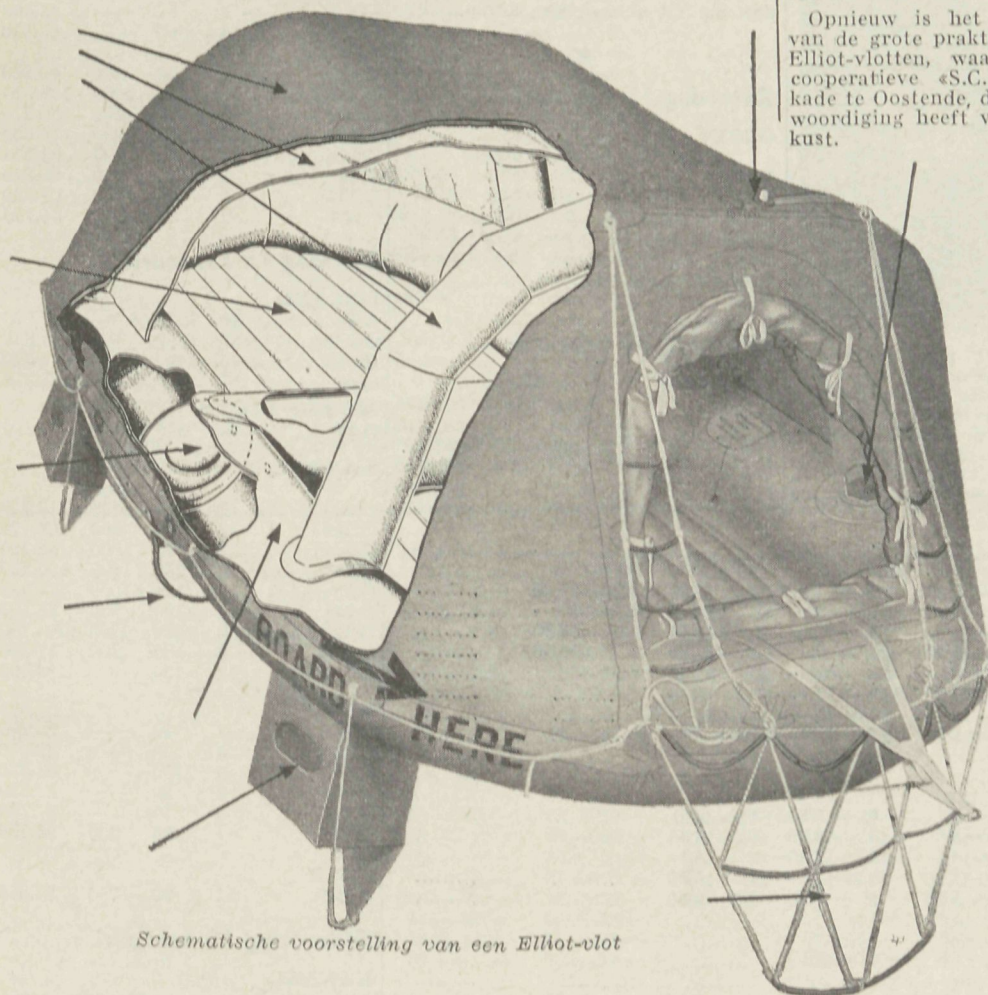
BEMANNING GERED

Het is reeds de vijfde maal op één jaar tijd, dat de bemanning van een gezonken Engels vissersvaartuig het leven te danken heeft door het feit dat een Elliot-reddingsvlot aan boord is. Begin februari is thans het Engels vissersvaartuig «Whinnyfold», thuishaven Grimsby, aan de grond gelopen voor de kusten van Yorkshire.

Er stond een zware zee en tengevolge van de hevige branding was het onmogelijk een reddingssloep uit te zetten. De redders aan wal stonden dan ook machteloos toe te kijken hoe het schip ieder ogenblik door de zware zeeën kon doorbreken. Gelukkig was er een Elliot-vlot «Cutter» type 6 man aan boord. In het water geworpen, was het na enkele ogenblikken automatisch op-

geblazen, en de 5 koppige bemanning sprong er in. Niettegenstaande het stormweder, maakte het vlot praktisch geen water en dreef voort op de branding, evenwijdig met de kust. Van de wal werd een lijn geworpen naar het vlot, dat aldus kon aan land gebracht worden. Na een half uur was de bemanning veilig aan wal. Het vlot was niet in het minst beschadigd, en kon na toezicht opnieuw gebruikt worden.

Opnieuw is het bewijs geleverd van de grote praktische waarde der Elliot-vlotten, waarvan de rederscoöperatieve «S.C.A.P.», H. Baelskade te Oostende, de alleenvertegenwoordiging heeft voor de Belgische kust.



Schematische voorstelling van een Elliot-vlot

DE RADAR EN DE MENS

Men heeft kunnen uitmaken dat de meeste aanvaringen niet konden toegeschreven worden aan een slechte werking van de radar, maar wel aan het menselijk element. Om aanvaringen te voorkomen gelden o.a. volgende regels:

- Voor goed gebruik van de radar, moet het scherm voortdurend en scherp in het oog gehouden worden;
- De radar laat niet noer regel 16 van het aanvaringsreglement over het hoofd te zien (matige snelheid, stoppen als een mistsein gehoord wordt);
- De radar vervangt het zicht niet, zodanig dat, in de mist, geen enkel vaartuig de voorrang heeft op een andere;
- Het kruisen van schepen op kleine afstand moet vermeden worden.

De radar is wel een prachtig instrument, maar hij blijft niettemin slechts een hulp voor de zeeman. Wie de radar slecht kent, heeft de neiging er te veel van te verwachten zodanig dat hij er de slaaf van wordt en later misschien het slachtoffer. Wie goed zijn radar kent, kent ook de gevolgen van zijn mogelijkheden, en blijft er meester van.

Voor de radargebruiker is de verleiding groot om aan de techniek te zeggen «ik moet dit hebben» en «dat moet verbeterd worden», en «zo zal ik geen moeilijkheden meer hebben». Wij zijn akkoord dat de gebruiker de opzoeken kan helpen leiden, maar zijn voornaamste rol is met verstand te gebruiken wat reeds bestaat en niet te verwachten dat iets beter geleverd wordt.

(Vrije vertaling uit «Nautilus» - februari 1958).

Een droom

ging in vervulling

O.225 «SIOL» DEED ZIJN PROEFREIS

Zaterdagmiddag ging dan eindelijk in vervulling wat Emiel Marteel sinds jaren gedroomd had: aan het roer van zijn eigen schip de haven uitvaren.

Nog geen drie maanden nadat de romp te water gelaten werd (op zaterdag 23 november) kon de proefreis aangevangen worden.

De scheepswerf A. Loy heeft opnieuw een prachtig stukje werk geleverd. Een houten schip van 21,30 meter lengte, 5,97 m. breedte en 2,97 meter holte, gloednieuw in de verf, maar stevig in de spanten en vlot op het water.

Het hart van het schip, een Deutzmotor van 150 p.k. aan 600 toeren per minuut, werd geleverd door de firma Valcke uit Oostende. Deze kracht wordt op de schroef overgebracht langs een hydraulische keerkoppeling met ingebouwde reductie 3/1.

Met dit schip zal reder Emiel Marteel zijn man kunnen staan. We wensen hem goed heil, flinke vangst en ruime prijzen toe.

Voor de Middenstand — ★ — Voor de Zelfstandigen

Schandalige pensioenwet

Volgens de huidige pensioenwet moeten de zelfstandigen premies of bijdragen storten voor de vorming van een eigen pensioen. Zo moet een zelfstandige van 63 jaar, op het ogenblik van het in werking treden van de wet, een bijdrage betalen van ongeveer 5.000 F per jaar om op de pensioenleeftijd van 65 jaar een pensioentje van ACHTHONDERD FRANK per jaar te ontvangen.

Buiten die verplichting van bijdragen voor het eigen pensioen te storten, dienen ook nog bijdragen — gaande tot 1.200 F per jaar — aan een organisme gestort, dat de naam van Solidariteits- en Waarborgsfonds draagt!

Is het U wel bekend, dat een ganse reeks zelfstandigen NOOIT van de toelagen van het Solidariteitsfonds kunnen genieten, omdat zij in één van de onderstaande categorieën vallen:

1. een nijverheids-, handels- of

landbouwonderneming hebben uitgebaat waarvan de omvang hetzij de medewerking van twee bezoldigde personen, hetzij de aanwending van een belegd kapitaal van ten minste 200.000 F noodzakelijk maakte.

2. Een woning betrekken waarvan het kadastraal inkomen hoger is dan 3.000 F in gemeenten met minder dan 5.000 inwoners; 3.500 F in gemeenten met 5000 tot minder dan 30.000 inwoners en 5.200 F in gemeenten van 30.000 inwoners en meer;
3. Voor eigen gebruik over een auto beschikken.
4. In de loop van de vijf jaar, voorafgaand aan het indienen van hun aanvraag, geen enkele bedrijvigheid hebben uitgeoefend, alhoewel zij door geen ongeschiktheid tot arbeiden waren aangetast.

Zo een zelfstandige in één van die

vier categorieën terechtkomt is het genot van de tussenkomst van het Solidariteitsfonds voor hem uitgesloten en heeft hij betaald om niets in de plaats terug te ontvangen.

Het verbaast ons dan ook geenszins, dat er in sommige grote steden reeds een akte gevoerd wordt, om daartegen in actie te treden, door over te gaan tot het staken van alle betaling van taken en pensioenbijdragen.

Kortom, het komt er voor de zelfstandigen op aan, nog vóór de aanstaande verkiezingen: BLOK VORMEN! Er mag niet langer meer gepraat worden. Er moet nu gehandeld worden!

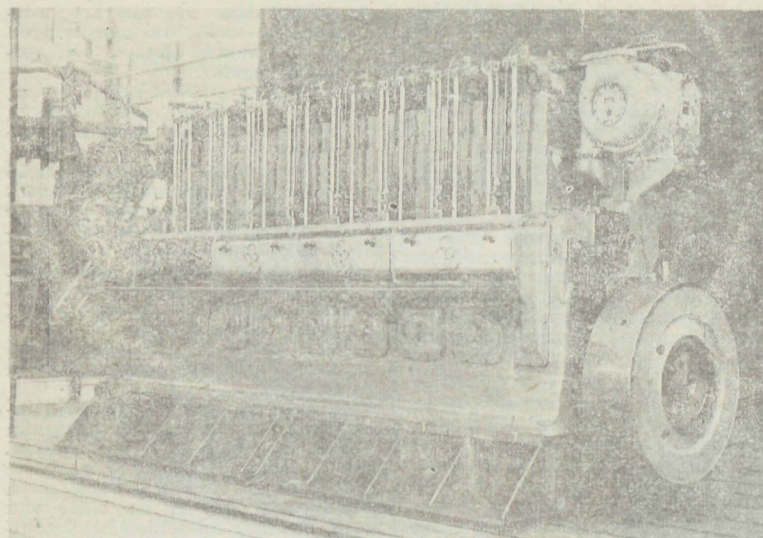
KEERKOPPELINGEN TE KOOP

Merk BREVO type 108 D en 110 D voor 70 tot 150 PK. Gans nieuw. Lage prijs.

A W A
HELDENPLAATS 6
BRUSSEL

6791V

KRUPP-MOTOREN VOOR DE VISSERIJ



De Krupp-motoren werden vroeger vervaardigd op de Germania Werf te Kiel. Zij werden veel gebruikt op de Duitse oorlogsschepen en op de onderzeeboten. Nu de Germania Werf volledig vernietigd is, heeft Krupp de fabricatie van motoren in Essen ter hand genomen. In België zullen deze motoren geleverd worden door bemiddeling van de Firma N.V. Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen.

	15-2-1958	17-2-1958	18-2-1958	19-2-1958	20-2-1958
Tongen, grote — Sole, grosse	30,60-38,50	28,—39,20	33,—41,—	33,40-43,80	32,80-36,40
3/4 tongen — Sole 3/4	43,40-50,80	48,—57,80	51,—60,—	55,—60,—	57,60-60,—
Bloktongen — Sole moyenne	46,—52,20	55,—61,20	52,—62,50	62,—67,80	60,—61,80
Voor-kleine — Petite	46,—49,—	51,80-60,20	55,—60,—	64,—65,80	61,20-62,40
Kleine tongen — Toute petite	43,20-46,80	45,50-49,—	51,—53,—	50,—51,60	50,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	43,50-51,30	44,40-50,50	48,—58,—	57,—70,—	—
Middel — Moyenne	29,—31,—	29,—33,—	29,—47,—	30,—50,—	—
Kleine — Petite	18,—22,—	13,—23,40	25,—28,—	28,—	—
Griet — Barbue	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—
Schol — Plie	3,— 3,60	3,— 8,—	4,— 9,60	420- 9,80	—
Grote iek — Grosse	7,—10,40	8,40-15,—	10,—13,60	11,—15,40	7,60
Kleine iek — Petite	8,— 9,—	8,40-15,—	12,80-13,40	13,—16,—	—
Iek 3e slag — 3e sorte	6,— 6,60	9,60-11,20	11,20-12,—	12,—16,80	—
Platjes — Toute petite	2,20- 2,80	4,40- 5,80	3,— 6,20	6,60- 9,20	—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	7,—11,—	—	—
Heek, grote — Merlu, gros	—	—	—	—	—
Middel — Moyen	—	—	—	—	—
Kleine — Petit	—	—	—	—	—
Rog — Raie	—	7,20-18,—	7,—22,—	12,50-22,50	8,—18,—
Rode poon — Perlon	—	—	—	18,50	—
Grauwe poon — Grondin	—	8,80-11,—	9,70-10,70	—	7,40
Kabeljauw — Cabillaud	—	8,40-15,60	7,89-19,80	13,80-23,—	11,80-14,—
Gullen — Petit cabillaud	5,40- 7,—	6,60- 9,20	6,— 9,40	9,40-16,—	7,20
Hozemondhamme — Baudroie	—	27,—	24,—31,—	—	18,—28,20
Wijting — Merlan	7,20- 9,—	7,80-12,—	5,60-11,80	5,— 8,80	3,60- 5,—
Schar — Limande	—	4,20	4,—11,40	—	—
Steenschol — Sole limande	—	7,—14,—	4,60-20,60	11,—19,—	9,—15,—
Zeehaai — Aiguillat	—	—	3,70- 6,60	9,—	—
Hondshaai — Roussette	—	4,40- 8,20	5,50- 6,60	5,10- 5,70	—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—	—	—	—	—
Makreel — Maquereau	—	—	—	—	—
Horsmakreel — Saurel	—	—	—	—	—
Engelse poon — Grondin rouge	—	11,70-19,—	12,—23,—	11,—26,—	7,80-15,—
Kellrog — Raie radiée	—	15,—22,—	20,50-25,—	24,60-27,—	19,—20,—
Zeekeeft — Langoustine	—	—	—	—	—
Schaat — Flotte	—	—	—	—	—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	—	—	—	—	—
Lom — Brosme	—	—	—	—	—
Kongeraal — Congre	—	4,— 5,—	3,— 5,—	4,— 5,—	—
Leng — Lingue	—	—	—	—	—
Schartong — Cardine	—	—	—	—	—
Volle haring — Hareng	—	—	—	—	—
Ijle haring — Hareng guai	—	—	—	—	—
Haringshaai — Latour	—	—	—	—	—
Steenholk — Tacaud	—	2,80- 3,80	2,20- 4,20	3,80- 4,20	2,60
Heilbot — Flétan	—	—	—	—	—
Koolvis — Colin	—	5,80- 7,60	5,40- 7,—	7,80- 8,60	—
Steur — Esturgeon	—	—	—	—	—
Zeewolf — Loup de Mer	—	—	—	—	—
Pollak — Lieu jaune	—	8,80-11,—	7,40- 9,20	9,20-11,—	7,60
Zonnevis — St Pierre	—	—	—	—	—
Hondstong — Plie cynoglosse	—	—	—	31,—	—

Oostende

Marktoverzicht

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

— ★ —

Zaterdag 15 februari

OOST			Tongen	
Z.473	9	50	600	45.060
Z.530	9	60	500	36.230
Z.510	12	90	1000	81.970
Z.452	9	80	600	58.250
Z.520	8	40	800	58.030
WEST				
O.36	3	15	—	6.560

Maandag 17 februari

IJSLAND				
O.294	21	2100	—	669.815
O.282	16	780	—	281.640
O.92	17	1400	—	457.190
O.286	17	1470	—	485.980
O.237	17	1050	—	312.789
O.228	17	800	—	244.420

KANAAL

			Tongen	
Z.529	11	80	100	45.240
Z.547	8	80	300	77.480
O.122	12	120	600	83.830
O.151	15	180	400	117.470
Z.419	13	40	800	104.100
O.266	16	300	500	130.700
O.342	15	350	500	157.740
O.243	17	80	500	79.580
O.187	15	160	800	107.170
O.235	15	295	800	174.430
O.283	3	5	200	16.820

WEST

N.211	8	50	350	57.750
N.762	8	60	400	66.840
O.152	6	50	400	34.980
O.276	8	80	—	43.490
Z.435	4	60	—	58.010

OOST

Z.290	8	40	400	40.860
Z.537	16	100	1000	107.070
Z.539	9	100	500	58.270
Z.443	10	60	900	76.620
Z.540	10	50	700	63.320
Z.93	8	50	600	69.340
Z.422	8	50	400	51.880
Z.257	9	50	500	54.790

Dinsdag 18 februari

IJSLAND

O.88	18	1225	—	337.390
O.293	17	1485	—	502.291
O.242	16	1470	—	376.350
O.89	17	900	—	293.544

MORAY FIRTH

O.94	16	180	—	129.780
------	----	-----	---	---------

KANAAL

			Tongen	
O.220	16	200	500	112.210
O.223	12	50	800	104.770
O.244	12	70	1000	53.210
Z.562	13	250	1400	190.320
O.25	17	100	1000	79.935
Z.745	13	100	500	88.500
O.127	10	120	1200	104.780
O.132	8	80	400	47.890
O.345	14	150	600	106.190

WEST

N.806	4	40	—	23.230
O.267	4	60	—	42.310
O.349	6	100	—	64.670
O.196	8	80	—	43.520
O.346	5	70	—	47.700
O.77	4	25	250	24.100

OOST

Z.598	11	90	700	84.880
-------	----	----	-----	--------

Woensdag 19 februari

KANAAL

			Tongen	
O.249	15	250	500	171.860
O.268	11	200	1000	150.670
Z.412	5	50	400	54.290
O.156	6	10	100	17.250

OOST

Z.504	10	80	500	77.060
Z.545	7	70	800	105.960

WEST

O.128	8	80	—	94.890
-------	---	----	---	--------

Donderdag 20 februari

O.120	17	170	800	111.590
-------	----	-----	-----	---------

KANAAL

Nieuwe
petroleumschepen

Niettegenstaande een vermindering is waar te nemen in de bevrachtingen, worden steeds nieuwe reuzenschepen op stapel gezet.

Aldus hebben de Amerikanen opnieuw 14 tankers in Japan besteld met een tonnemaat van 65 tot 68.000. Daarbuiten zijn nog 6 petroleum schepen van 83.000 ton in bestelling, en 6 van niet minder dan 130.000.

IJmuiden

Marktoverzicht

De aanvoer te IJmuiden is de afgelopen dagen gevarieerd geweest. Bij de verse vis en dan vooral de schelvis was echter veel slechte kwaliteit, zodat de noteringen nog al uiteen liepen. Van Donderdag tot en met deze week woensdag werden aangevoerd 26.600 kisten vis, waarbij 2.000 kisten tong, 5900 schol, 4650 verse haring, 1200 makreel, 2850 schelvis, 2800 wijting, 2000 kabeljauw en gul en 3150 koolvis. De besommingen van de meeste trawlers en trawloggers lagen vorige week rond de f 20.000 en deze week tussen de f 14.000 en f 21.000.

Er was dus deze keer veel slechte rondvis bij. Grove schelvis ging naar België voor f 55 tot f 28, terwijl de middel en kleine soorten in Nederland bleven. Braad haalde noteringen van f 60 tot f 30, wat wel duidelijk de kwaliteitsverschillen tekent. Van de kabeljauw werd veel aangevoerd. Menige trawler bracht een spok kabeljauw thuis — de SCH.54 4000 stuks van 4 trekken — en kreeg goed betaald voor deze

aanvoer. De prijzen lagen tussen f 90 en f 35 per 50 kg als gemiddelde.

Ook bij de schol vielen aanzienlijke koersverschillen te noteren. Dit was een gevolg van de aanvoer van goede kwaliteit schol uit Noord en magere schol van de kust. Kleine iek noteerde bvb. gemiddeld van f 67 tot f 30. De grove en middel schol waren voor export bestemd. Een kist platjes deed maandag nog tussen de f 50 en f 20 naar kwaliteit.

De tong bleef gevraagd voor de export. Vooral de middelsoorten brachten deze week veel geld op; van f 4 tot f 3.60 per kg. Haring en makreel noteerden f 23 tot f 17 en van f 28 tot f 10. De koersverschillen bij de makreel waren gelegen in het feit, dat grove en kleine makreel werd aangevoerd.

DONDERDAG : 3050 kisten, waarbij 215 tong, 450 schol, 475 haring, 65 makreel, 475 schelvis, 250 wijting, 110 kabeljauw en gul en 300 koolvis. Polderman f 28.400.

VRIJDAG : 2300 kisten, waarbij 275 tong, 950 schol, 325 haring, 125 makreel, 125 schelvis, 175 wijting en gul en 125 koolvis. Besomming : KW.81 f 20.700.

ZATERDAG : 2500 kisten, waarbij 475 tong, 1275 schol, 125 haring,

175 kabeljauw en gul. Besommingen : VL.7 f 2460.

MAANDAG : 8800 kisten, waarbij 825 tong, 2550 schol, 1550 verse haring, 400 makreel, 800 schelvis, 600 wijting, 625 kabeljauw en gul, 775 koolvis. Besommingen : Herman f 23.600, Amsterdam f 23.700, KW.101 f 19.900, KW.82 f 23.000.

DINSDAG : 5.000 kisten, waarbij 200 tong, 650 schol, 875 haring, 300 makreel, 725 schelvis, 800 wijting, 425 kabeljauw en gul en 900 koolvis. Besommingen : Beatrice f 18.500, Van Hattem f 21.000, SCH.27 f 14.150, VL.114 f 15.150, KW.7 f 11.600.

WOENSDAG : 5000 kisten, waarbij 1300 haring, 300 makreel, 650 schelvis, 925 wijting, 500 kabeljauw en gul en 1030 koolvis.

WIE VERWISSELT EEN SCHIP VOOR EEN HUIS ?

Eigenaar van huis van 260 m2 gelegen te Nieuwpoort op 100 m van de grote baan Oostende-De Panne in stad en bevattende vier kelders, 5 plaatsen beneden, 4 slaapkamers, 2 mansarden, 2 zolders, verlangt dit te verwisselen met een vaartuig van 100 à 120 PK Schrijven bureau blad nr 6668.

In het Zeemanstehuis «Paster Pype»

Zoals reeds vroeger vermeld krijgen we dan op dinsdag 25 februari om 20 u. onze volgende filmvertoning van documentaire filmen.

Wederom deden we een goede en rijke keuze. Ditmaal brengen we meer afwisseling in het programma en is er voor «Elk wat wils»: we hebben iets over dieselmotoren, visserij, vliegtuigen, olieindustrie, enz.

Wij zijn ervan overtuigd dat U allen even tevreden als de voorgaande malen naar huis zult kunnen gaan. Brengt dus vrienden en kennissen mee; we kunnen allemaal nog iets leren. Zo heten we U allen hartelijk welkom op onze filmavond van dinsdag 25 februari om 20 u. in het Zeemanstehuis, SS Petrus- en Paulusplein, 6, te Oostende.

GENT

VAN 8 TOT 14 FEBRUARI 1958

Tongen, 3/4 75-85 fr. ; Tongen, kleine 50 fr. ; Tarbot midd. 70 fr. ; Griet midd. 55 fr. ; Grote iek 30 fr. Iek 3e slag 22 fr. ; Schelvis midd. 40 fr. ; Rog 45 fr. ; Kabeljauw 32-50 fr. ; Gullen 20-23 fr. ; Wijting 18 fr. ; Makreel 22 fr. ; Rode knorhaan 24-26 fr. ; IJle haring 16-18 fr. ; Koolvis 27 fr.

BRUSSEL

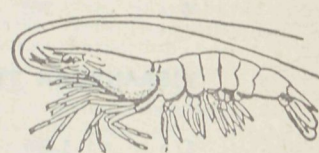
VAN 8 TOT 14 FEBRUARI 1958

Tongen v/kleine 70-90 fr. ; Tarbot 76-85 fr. en kleine 40-48-55 fr. ; Griet, kleine 40-48-50 fr. ; Iek derde slag 24-30 fr. ; Schelvis, grote 36-40-60 fr. ; Rog, vlerken 58-70 fr. ; Kabeljauw 38-48-60 fr. ; Gullen, repen 50-60 fr. ; Hozemondhamme 60-75 fr. ; Wijting 19-22-15 fr. ; Arend (Pieterman) 65 fr. ; Makreel 19-24-30 fr. ; Rode knorhaan 30-36 fr. ; Zeebaars, repen 52-44 fr. ; IJle haring 16-20-21 fr. ; Heilbot 50-90 fr. Koolvis 33-40 fr.

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

Tongen, grote — Sole, grosse 3,40- 3,20
3/4 tongen — Sole 3/4 3,60- 3,20
Bloktongen — Sole moyenne 4,— 3,40
Voor-kleine — Petite 3,60- 3,—
Kleine tongen — Toute petite 3,20- 2,80
Tarbot, grote — Turbot, gros 4,40- 3,00
Middel — Moyenne
Kleine — Petite 44,— 41,—
Griet — Barbue
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Schol — Plie 23,— 20,—
Grote iek — Grosse 36,— 22,—
Kleine iek — Petite 60,— 36,—
Iek 3e slag — 3e sorte 53,— 32,—
Platjes — Toute petite 45,— 20,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros 52,— 34,—
Middel — Moyen 55,— 31,—
Kleine — Petit 55,— 16,—
Heek, grote — Merlu, gros
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Rog — Raie
Rode poon — Perlon
Grauwe poon — Grondin 54,—
Kabeljauw — Cabillaud 74,— 36,—
Gullen — Petit cabillaud 45,— 19,—
Hozemondhamme — Baudroie
Wijting — Merlan 27,— 11,—
Schar — Limande 34,— 28,—
Steenschol — Sole limande
Zeehaai — Aiguillat
Hondshaai — Rousette
Arend (Pieterman) — Gr. vive
Makreel — Maquereau 25,— 10,—
Horsmakreel — Saurel
Engelse poon — Grondin rouge
Keilrog — Raie radiée
Zeekeeft — Langoustine
Schaat — Flotte
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.
Lom — Brosme
Kongeraal — Congre
Leng — Lingue 24,— 23,—
Schartong — Cardine
Volle haring — Hareng
IJle haring — Hareng guai 25,— 18,—
Haringshaai — Latour
Steenholk — Tacaud
Heilbot — Flétan 3,40- 2,70
Koolvis — Colin 24,— 16,—
Steur — Esturgeon
Zeewolf — Loup de Mer
Pollak — Lieu jaune 27,— 26,—
Zonnevis — St Pierre
Hondstong — Plie cynoglosse

	13-2-1958	14-2-1958	15-2-1958	17-2-1958	18-2-1958	19-2-1958
Tongen, grote — Sole, grosse	3,40- 3,20	3,60- 3,20	3,40- 3,20	3,40- 3,20	3,40- 3,20	3,60- 3,50
3/4 tongen — Sole 3/4	3,60- 3,20	3,60- 3,20	3,70- 3,20	3,60- 3,20	3,60- 3,20	3,60
Bloktongen — Sole moyenne	4,— 3,40	3,80- 3,—	3,80- 3,20	4,— 3,60	4,— 3,80	4,10
Voor-kleine — Petite	3,60- 3,—	3,60- 3,—	3,80- 3,40	4,— 3,80	4,— 3,60	4,— 3,80
Kleine tongen — Toute petite	3,20- 2,80	3,60- 2,90	3,60- 3,20	3,60- 3,20	3,60- 3,20	3,50- 3,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	4,40- 3,00	3,— 3,70	.....	4,10- 3,40	3,90- 3,40	.....
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	44,— 41,—	44,— 40,—	61,— 44,—	61,— 44,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	23,— 20,—	23,— 19,—	25,— 20,—	30,— 20,—	37,— 25,—	.....
Grote iek — Grosse	36,— 22,—	40,— 37,—	37,— 20,—	40,— 27,—	40,— 36,—	.....
Kleine iek — Petite	60,— 36,—	65,— 60,—	62,— 34,—	67,— 38,—	61,— 60,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	53,— 32,—	61,— 55,—	60,— 34,—	60,— 34,—	57,— 50,—	.....
Platjes — Toute petite	45,— 20,—	49,— 27,—	46,— 24,—	49,— 21,—	54,— 46,—	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	52,— 34,—	66,— 48,—	.....	58,— 33,—	42,— 28,—	49,— 36,—
Middel — Moyen	55,— 31,—	64,— 51,—	.....	60,— 48,—	39,— 27,—	55,— 40,—
Kleine — Petit	55,— 16,—	62,— 31,—	.....	54,— 30,—	40,— 20,—	46,— 31,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	54,—	.....	.....	44,— 28,—	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	74,— 36,—	56,— 34,—	80,— 29,—	99,— 34,—	86,— 32,—	88,— 33,—
Gullen — Petit cabillaud	45,— 19,—	32,— 20,—	36,— 28,—	40,— 23,—	30,— 18,—	36,— 15,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	114,— 78,—	.....
Wijting — Merlan	27,— 11,—	28,— 8,—	43,— 29,—	32,— 19,—	24,— 10,—	23,— 19,—
Schar — Limande	34,— 28,—	34,— 21,—	31,— 24,—	37,— 19,—	36,— 28,—	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	25,— 10,—	22,— 16,—	.....	30,— 10,—	28,— 10,—	24,— 18,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	24,— 23,—	28,— 26,—	.....	25,— 24,—	26,— 22,—	25,— 23,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	25,— 18,—	25,— 15,—	20,— 16,—	23,— 17,—	23,— 17,—	22,— 18,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,40- 2,70	2,50- 2,20	.....	4,10- 2,20	3,90- 2,70	.....
Koolvis — Colin	24,— 16,—	24,— 14,—	.....	25,— 15,—	25,— 15,—	25,— 15,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	27,— 26,—	28,—	.....	31,— 27,—	28,— 24,—	30,— 26,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....



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

NIEUWPOORT

	13-2	14-2	16-2	18-2
Grote tong — Grosse sole	38-42	40	37-47	35-50
Bloktong — Sole moyenne	48	40	53-56	58-57
Fruittong — Sole 3/4	49	40	57-59	62-66
Schone kleine tong — Petite sole	46	40	56-57	63-65
Kleine tong — Toute petite sole	43	38	48-50	48-52
Grote tarbot — Turbot moyen	36	...	47	60-87
Middel. tarbot — Turbot moyen	35	...	43	45-50
Varia — Divers	23	30	34	30-32
Griet — Barbue	25	...	34	30-35
Pieterman — Grande vive	...	...	45	40-43
Grote pladijs — Grosse plie	6-7	...	7-8	7-10
Middel. pladijs — Plie moyenne	8-9	10	8-12	6-14
Kleine pladijs — Petite plie	7	10	6-8	4-7
Deelvis — Portion	...	...	...	...
Kabeljauw — Cabillaud	...	...	...	...
Gul — Petit cabillaud	13	...	20-16	12-17
Keilrog — Raie radiée	...	...	21	22
Rog — Raie	...	...	...	20-21
Tiltan	...	...	11-12	15
Scherpstaaarten	...	...	...	13-14
Halve man	...	...	...	...
Grote wijting — Gros merlan	9-10	8	9-11	9-10
Kleine wijting — Petit merlan	7-8	5	8-9	6-7
Bot — Flet	...	1-2	1-2	1-2
Schar — Limande	14-11	...	15-11	14-12
Zeehaai — Aiguillat	...	...	8	...
Zeehond — Chien de mer	7	...	8	7
Robaard — Grondin rouge	...	...	25	...
Knorhaan — Grondin	...	...	6-7	8-9

ZEEBRUGGE

	17-2	18-2	19-2
32-33	34-35	39-40	
44-45	49-50	50-51	
58-59	57-58	61-62	
59-60	59-60	66-67	
51-52	57-58	65-66	
48-49	44-45	54-56	
35-36	33-34	45-46	
29-30	28-29	32-33	
26-27	27-28	28-31	
...	...	...	
4-5	3-4	10-11	
8-9	6-7	11-12	
9-10	8-9	19-20	
7-8	7-8	...	
...	18-19	19-22	
...	14-15	16-20	
20-21	...	...	
14-15	12-13	16-20	
10-11	10-11	...	
12-13	9-10	17-18	
8-9	8-9	12-14	
12-13	12-13	11-12	
...	...	...	
2-3	2-3	2-3	
10-11	9-10	14-16	
7-8	7-8	11-12	
6-7	6-7	8-9	
...	...	...	

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Z.506	1	15	8.890
Z.502	1	5	7.680
Z.54	1	8	8.370
Z.406	1	9	9.270
Z.817	1	10	6.160
Z.466	1	7	2.950
Z.161	1	8	5.070
Z.467	1	12	6.660
Z.68	2	14	7.790
Z.535	1	5	3.350
Z.56	1	6	3.480
Z.465	1	5	3.770
Z.400	6	70	43.020
Z.553	1	12	8.030
Z.538	1	12	6.280
Z.447	1	15	9.210
Z.512	1	10	5.500
Z.47	1	5	2.540
Z.52	1	6	3.200
Z.613	1	5	4.720
Z.415	1	7	5.210
Z.809	1	7	5.400
Z.501	1	10	9.130
Z.63	1	8	4.380
Z.404	1	10	5.250
Z.525	1	12	7.340
Z.248	1	7	6.200
Z.514	1	10	9.420
Z.561	1	25	12.470
Z.470	8	85	45.570
Z.22	1	10	6.940
Z.499	1	10	5.190
Z.478	1	8	5.700
Z.408	9	90	51.610

IJSLANDSE VISSOORTEN

	17-2-1958	18-2-1958	
Schelvis gr.	6,20-11,20	5,20- 8,60	.....
middel.	6,20- 7,80	5,— 7,60	.....
klein	7,40- 9,40	6,60-10,80	.....
Kabeljauw	5,40-12,—	5,60- 8,—	.....
Gullen	7,20- 9,60	4,— 6,80	.....
Wijting	6,60- 8,—	4,— 7,20	.....
Schaat	9,40-21,—	10,—22,60	.....
Zeebaars	7,20-10,80	7,20-10,20	.....
Leng	5,80-11,40	5,20-11,20	.....
Schartong	7,40- 9,40	6,— 8,—	.....
Heilbot	9,80-43,—	26,—52,80	.....
Koolvis	4,80- 7,40	5,80- 7,—	.....
Hondstong	6,40-11,40	5,60-11,—	.....
Zeewolf	3,80- 8,—	6,40- 7,40	.....
Platen	9,60-12,80	4,80-16,—	.....

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

15-2	6	20.250	286.100
17-2	30	517.650	4.329.614
18-2	21	350.600	2.857.570
19-2	7	40.300	671.980
Tot.	64	928.800	8.145.264

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

13-2	11	497	27.542	48,—	64,—	55,41
14-2	4	125	8.000	60,—	70,—	64,—
15-2	6	268	14.994	53,—	58,—	55,91

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

13-2	1	1.285	14.868
14-2	2	321	4.771
17-2	14	12.124	168.581
19-2	9	17.728	277.112

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

12-2	2	1.100	3.850	3,50	3,50
13-2	10	3.435	11.966	2,95	3,95
14-2	1	283	835	2,95	2,95
15-4	1	500	1.000	2,—	2,—

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

32.640	65,—	77,—	73,58	14-2	5	244
39.914	58,—	71,—	62,46	15-2	10	639
24.850	64,—	70,—	66,86	16-2	5	371

REDERS !

LEES UW VAKBLAD !

VERWACHTINGEN

Maandag 24 februari

IJsland : 0.83, 0.299, 0.236 (800 bennen), 0.316 (2200 bennen).
 Moray Firth : 0.329.
 Noordzee : 0.108, 0.212, 0.315.
 Kanaal : 0.131, 0.175, 0.256, 0.280, 0.166, 0.284, 0.119, 0.227, 0.102, 0.421.
 Oost : 0.171.
 West : 0.185, 0.327.

Dinsdag 25 februari

IJsland : 0.86, 0.298, 0.239 (800 bennen).
 Kanaal : 0.174, 0.250, 0.115, 0.153, 0.300, 0.289.
 West : 0.806.

Woensdag 26 februari

Noordzee : 0.231, 0.124, 0.459.
 Kanaal : 0.154, 0.246, 0.160, 0.140, 0.226, 0.395, 0.304, 0.278, 0.543.
 Oost : 0.109.
 West : 0.1844, 0.77, 0.349

Vermoedelijk :

5-2 : Z.514, Z.549 (cat. 1 Oost).
 6-2 : Z.777, 0.135 (cat. 1 West).
 12-2 : 0.15, Z.186 (cat. 1 West)
 13-2 : 0.142, 0.147, 0.327 (cat. 1 West)

VISWINKEL over te nemen te
Haine St Pierre, 125.000 F
overname en 2.000 F pacht
per maand, bij de eigenaar die
inwoont. Inlichtingen bureel
blad onder nr 6747V.

Maandag 17 februari

Z.553	1	17	12.080
Z.444	7	65	46.410
Z.428	6	60	36.120
Z.60	2	30	18.300
Z.209	3	60	29.380
Z.515	3	50	29.370
Z.432	8	70	33.050
Z.407	9	95	52.190
Z.409	2	25	12.660
Z.548	4	60	35.530
Z.477	2	25	18.060
Z.453	3	55	31.770
Z.544	3	30	19.210
Z.437	12	150	85.900
Z.552	9	90	64.030
Z.523	3	30	21.910
Z.274	2	25	19.530
Z.430	8	110	58.600
Z.538	1	15	10.380
Z.240	4	45	27.890
Z.270	4	35	26.660
Z.560	3	30	22.100
Z.445	3	50	28.930
Z.517	2	20	14.340
Z.785	3	25	20.010
Z.416	4	35	30.440

Dinsdag 18 februari

Z.233	2	15	12.070
Z.251	2	35	18.310
Z.186	4	50	26.600
Z.264	3	25	19.280
Z.417	3	20	12.460
Z.456	4	55	34.240
Z.476	3	50	27.860
Z.460	4	55	33.540
Z.518	3	45	27.260
Z.549	6	65	46.880
Z.406	2	15	12.430
Z.557	4	40	22.410
Z.511	10	85	67.800
Z.605	3	50	32.440
Z.441	3	35	22.200

Woensdag 19 februari

Z.516	2	15	11.450
Z.471	4	60	44.540
Z.30	4	60	41.740

Donderdag 20 februari

Z.550	3	30	25.210
Z.526	3	30	25.320
Z.480	7	65	48.490
Z.468	5	35	24.790
Z.472	9	80	68.590
Z.541	1	8	4.170
Z.733	6	70	52.860
Z.777	3	30	29.680
Z.199	4	40	27.030

Petroleum in plastieke zakken over zee ?

Een Duitse uitvinding, die tankschepen overbodig zal maken, is te Hamburg het voorwerp geweest van een demonstratie. Het is een soort van plastieke zak in de vorm van een worst, die met petroleum kan worden gevuld en door de schepen voortgesleept.

De uitvinder verklaarde dat verschillende petroleum- en scheepvaartmaatschappijen belang stellen in zijn uitvinding. De kostprijs bedraagt een zevende of een achtste van de prijs van een tankschip.

De ledige zak kan worden opgevouwen en in een kist opgeborgen. Helemaal gevuld zou hij drie meter boven het water uitsteken, zodat hij de stormen kan trotseren.

Voor onze volksvertegenwoordigers

Een wantoestand bij de Zeevaartinspectie

Het is met verwondering dat talrijke mensen, die niet toevallig behoren, vaststellen dat zich regelmatig talrijke ongevallen voordoen in het bedrijf, welke het verlies van een boot, een schip of een opsleping voor gevolg hebben in omstandigheden en voor feiten die volstrekt abnormaal mogen genoemd worden. Nooit hadden vaartuigen, zoals de O.337, O.173, Z.291 als een totaal verlies moeten opgeschreven worden mocht het toezicht op die vaartuigen NORMAAL zijn geweest. Ze zijn immers bij mooi weer vergaan.

Vaartuigen die 20 jaar oud zijn, moeten voor wat motor en romp betreft, aan een grondig onderzoek onderworpen worden.

Hoeveel opslepingen zijn er niet het gevolg van motordefecten of eenvoudige defecten aan een waterpomp.

Hoeveel reddingboten aan boord van vissersvaartuigen verkeren in zeewaardige staat en waar toe worden ze allemaal niet gebruikt ?

Hoeveel zijn er niet, welke bij de minste kleine storm, over boord slaan omdat ze niet behoorlijk vastgemaakt worden ? Hoeveel brandblusapparaten zijn er in behoorlijke staat van werken in zoverre dat bij de minste brand welke ontstaat, het schip niet kan geblust worden en uitbrandt of grote schade oploopt ?

Het volstaat te wijzen op het feit dat zich talrijke branden aan boord voordoen en het zelden gebeurt, dat ze met eigen materiaal kunnen geblust worden, wat nochtans gemakkelijk mogelijk is moest men er voor zorgen dat dit materiaal goed is en behoorlijk voorzien van een effectief blusmiddel.

De proeven, enkele maanden door de rederscoöperatieve SCAP gedaan, hebben zulke in tegenwoordigheid van vele autoriteiten en honderden mensen, bevestigd.

In de laatste tijd stellen we vast dat verschillende vissersvaartuigen veel gemakkelijker hun boot verliezen, dan zulks vroeger het geval was en meer en meer komt men tot de pijnlijke vaststelling dat zulks als abnormaal dient aangezien te worden. Is het op de markt komen van rubbervloeden, welke daarop een invloed heeft of het gebrek aan toezicht ? Men beweert dat de zeevaartinspectie strenger en strenger wordt. Wij kunnen zulks moeilijk geloven, daar het een feit is dat we ook hier een abnormale toestand beleven en de eerste de beste luitenant, luitenant of commandant, die geroepen wordt om dit ambt uit te oefenen zonder maar over de minste technische bagage te beschikken om dit delikaat en zeer belangrijk ambt uit te oefenen.

Wij zeggen BELANGRIJK omdat het leven van de bemanning en het behoud van veel vaartuigen er van afhangt.

Wij zeggen DELICAAT omdat het een feit is, dat de voorschriften niet theoretisch maar wel praktisch dienen toegepast en gekend door diegenen welke daarvoor aangesteld zijn.

Pas was een zeevaartinspecteur in zijn functie een paar jaar goed ingeburgerd te Oostende of hij wordt naar Antwerpen geroepen om er hetzelfde ambt uit te oefenen. In zijn plaats komt er een luitenant van de maalboot, die genoeg heeft van de zee en misschien wel een knap luitenant is, maar over niet de minste technische bagage beschikt om het moeilijke ambt van zeevaartinspecteur uit te oefenen.

De gevolgen zijn van te ernstige aard om er zo maar te blijven bij stil staan.

Het politiek gesjacher achter de schermen, welke een ganse dienst kunnen beïnvloeden, doet de rest ! Wie is er het slachtoffer van ? De reders en vissers zelf !

Als men daarenboven nagaat welke verantwoordelijkheid een zeevaartinspecteur heeft en welke gage hij daarvoor ontvangt, dan mag gezegd worden dat onze volksvertegenwoordigers van de kust, tot welke partij zij ook behoren, de plicht hebben aan zo'n toestand een einde te laten stellen.

Ook de visserijorganisaties hebben de plicht er op te waken, dat de vaartuigen niet voor allerlei onbenulligheden opmerkingen gemaakt worden, maar dat voor de belangrijke aangelegenheden die het behoud van het leven van schip en bemanning betreffen, streng opgetreden worde.

De onaangenaam deze woorden ook mogen klinken in de oren van deze, welke hun eigen belang en niet die van de gemeenschap inzien, toch is het dringend gewenst aan deze wanorde een einde te stellen in het belang van het bedrijf en de prestige van diegenen die geroepen worden het bedrijf te controleren en te leiden.

Visserijverenigingen en prijsreglementeringen voor vis in Zweden

(Vervolg van vorige week)

Een gelijkaardig uitvoerorganisatie werd in 1946 opgericht aan de Westkust, ze heeft echter haar werkzaamheden stopgezet in 1949. Om die redenen worden de vergunningen voor uitvoer van vis van de Westkust naar die landen waar de invoer gecentraliseerd is, afgeleverd in naam van de vereniging voor reglementering der prijzen: Westkustvis. Voor deze uitvoer wordt de samenwerking tussen reders en uitvoerders, elk naar best vermogen, bereikt.

Er worden geen speciale maatregelen voorzien voor de Baltische haring welke kan uitgevoerd worden door Oostkustvis, op vraag van de officiële verkoopverenigingen.

Er bestaat een zekere samenwerking tussen de verschillende uitvoeragentschappen van de onderscheiden kustgebieden in Zweden.

Hoofdstuk V

DE PRIJZENREGELING

1. — Van 1934 tot 1942

Reeds vroeg begonnen de vissers van de westkust proeven te doen om hun prijzen te stabiliseren en vooral om te vermijden dat de prijzen zouden inzinken tengevolge van een overvloedige vangst. De eerste pogingen bestonden in het beperken der vangsten, maar in zekere gevallen werd reeds beproefd om minimumprijzen vast te stellen. Deze laatste maatregel heeft over 't algemeen in grote mate de geldmiddelen van de vissers en van hun verenigingen overtroffen.

Een voorbeeld uit de vele was de reglementering der makreelprijzen door de Unie van Westkustvissers in 1934. Deze reglementering was

gesteund op een overeenkomst die afgesloten was tussen deze unie en een private diepvriesinstelling. In dit akkoord aanvaarde de diepvriesinstelling om alle makreel af te nemen die te Göteborg, bij de verkoop, niet de bepaalde minimumprijs behaalde. De makreel werd aan deze minimumprijs opgekocht door de instelling die tevens zich verzond de bevroren makreel niet te verkopen aan een prijs die zou konkurrenieren met de prijs voor verse makreel. Deze bewerking, ten voordele van de vissers, werd geldelijk gesteund door de regering.

In het begin der jaren dertig was de economische toestand der visserij zeer ernstig, tengevolge van de algemene economische in zinking. Vis kon steeds moeilijker verkocht worden door het feit dat verschillende landen, waarheen Zweden vis uitvoerde, meer en meer moeilijkheden legden op de invoer van vreemde vis. De invoer in Zweden, daarentegen, bleef vrij.

Deze factoren waren oorzaak van de maatregelen tot prijzenreglementering in deze jaren, met steun van de regering. Tijdens dezelfde periode trof de regering maatregelen om de landbouw te helpen. Deze maatregelen bestonden eveneens uit een prijzenreglementering en een ordenen van de verkoop van landbouwprodukten. Deze maatregelen hadden in zekere mate een terugslag op de maatregelen die getroffen werden om de visserij te helpen. De vissershulp-middelen waren er zelfs in zekere mate een dubbel van.

De vissers zelf, door hun talrijke en sterke beroepsverenigingen en hun handelsverenigingen welke in die periode opgericht werden, hadden reeds de vruchtbare basis gelegd voor het invoeren van deze maatregelen.

De eerste officiële maatregel tot reglementering der prijzen, in de eigenlijke betekenis van het woord, kwam in voege op de westkust in 1934.

Het doel was, door middel van een minimumprijzenstelsel, te beletten dat de prijzen beneden een abnormaal laag peil zouden dalen. In het begin werden enkel drie soorten vis in de reglementering voorzien: kabeljauw, schelvis en wijting, geland te Göteborg. Gedurende het eerste jaar werd de reglementering enkel toegepast tijdens de zomer. Later, werd ze uitgebreid tot meer en meer vissoorten en gedurende langere perioden. Ze werden eveneens, geleidelijk, uitgebreid tot een steeds toenemend aantal visserijhavens van de westkust.

Sedert 1939 werd de prijzenreglementering praktisch gans het jaar door toegepast op de westkust, voor alle soorten waarvan de invoer enigszins belangrijk was en op alle plaatsen waar een openbare verfslag bestond.

Het gewestelijk bureau van Göteborg en Bohus, met dit doel gesubsidieerd door de regering, werd belast met de toepassing van het stelsel van prijzenreglementering.

De minimumprijzen voor vis werden vastgesteld door de regering, maar het gewestelijk bureau kwam toelating deze te doen dalen of zelfs op te heffen onder bepaalde voorwaarden. Deze macht was noodzakelijk voor het geval de vangsten zodanig overvloedig werden dat de fondsen zouden onvoldoende zijn om de overtoelinge aanvoer op te kopen. Het lag eveneens in de bevoegdheid van het gewestelijk bureau om te beslissen of een bepaalde voorgestelde maatregel diende toegepast en van wanneer te beginnen. Dit hing gedeeltelijk af van het feit dat de toetreding tot het reglementeringsplan vrijwillig was en dat dit plan slechts dan kon verwezenlijkt worden wanneer een voldoende aantal vissers er in toestemden om mede te doen. Tenslotte aanvaardde praktisch alle vissers van de westkust de deelname aan deze regeling.

(Vervolgt)

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 13 FEBRUARI

De veiligheid is, gelijk een keten. Ze bestaat uit verschillende schakels en elke schakel is een veiligheidsmaatregel.

Van die keten hangt het leven der bemanning af, maar elke schakel moet even sterk zijn want deze keten is zo sterk als de flauwste schakel. Dit wil zeggen dat wanneer één veiligheidsmaatregel over het hoofd gezien wordt, of minder goed verzorgd, al de overige maatregelen van geen tel kunnen zijn.

Het is van belang voor reders en vissers deze woorden eens te overwegen. Ze werden vandaag uitgesproken in de kamers van volksvertegenwoordigers in verband met de veiligheid der mijnwerkers. Ze zijn even goed toepasselijk op de vissersvaartuigen.

VRIJDAG 14 FEBRUARI

Er komt mij vandaag een prachtig uitgegeven reclamefolder voor de stad Oostende in de hand. Prachtige kleurenfoto's over alle genoegens en schone dingen die onze stad kent. Er komen ook foto's in voor over de visserij en de visverkoop aan de garnaaltrap. Ge zoudt denken dat de stad Oostende deze keer de visserij ook een speciaal plaatsje wil gunnen. Heel zeker, maar ge moet niet nauw toezien want, eerst en vooral zijn de vissers en visvrouwen in kledij van de groep «vis-mijnvrienden» en ten tweede staat naast deze foto's het woord: Folklore. Wat zoveel is als zeggen dat de visserij enkel deze waarde heeft voor de stad Oostende... en zeggen dat deze folder betaald werd met de winst die de stad Oostende maakt van de uitbating der vismijn!

ZATERDAG 15 FEBRUARI

Iemand stelt mij vandaag de vraag, in verband met de steeds afnemende haringvangsten: Hebben we een nieuw ras haringen aangekweekt? En hij geeft meteen een verklaring aan zijn vraag.

Toen men begon D.D.T. te gebruiken om insecten te vernietigen, werden praktisch alle insecten hiermede gedood. Enkel de sterkste — die bestand waren tegen het poeder — bleven in leven en zetten het geslacht voort. Na verscheidene jaren kwam men tot de vaststelling dat het D.D.T. poeder niet meer voldoende sterk was om de insecten te doden die er vroeger mee gedood werden. Er was een nieuw D.D.T.-bestand insectenras ontwikkeld.

Het valt te betwijfelen of men in weinige jaren alle haring kan wegvagen uit de Noordzee. Door de intense visserij op haring worden wel veel haringen gevangen, maar er blijven er nog altijd in leven, namelijk de vlugste en de rapste die aan de netten weten te ontsnappen. De nakomelingen van deze haringen hebben de eigenschappen en kenmerken van hun vaders en moeders — die vlugger zijn dan de netten — overgeërfd — zodat een nieuw haringras, of liever: een verbeterd haringras is ontstaan en dat men — evenals met D.D.T. — misschien wel andere middelen moet zoeken om de haring te verschalken. Dit verklaart onder meer het feit dat bepaalde vaartuigen uit sommige landen, toch nog goed blijven vissen, maar de vangsmethodes worden regelmatig verbeterd en aangepast.

ZONDAG 16 FEBRUARI

Assenede was voor vele eeuwen ook een vissersplaats en er woonden tamelijk veel vissers. Visserij, visvangst en haring vormen zoveel hoofdpunten in de karnavalsstoet die vandaag tienduizenden naar dit kleine dorp trekt: de oude vissers van Assenede, dans om de haring, enz... zoveel thema's die we toch niet meer zouden zoeken in een boerendorpke, we vinden ze zelfs niet te Oostende. Maar ja.

MAANDAG 17 FEBRUARI

Te Nieuwpoort wordt een nieuw bedrijf in werking gesteld waar de visserij baat zal in vinden: een fabriek die uit visschubben zilver haalt. Zodat de oude spreuk: het zilver uit de zee, toch nog waarheid bevat.

DINSdag 18 FEBRUARI

Sinds drie dagen is de vissersvloot van Heist binnen en op zwier. Heist viert Carnaval en ik had nooit gedacht dat Heist zo veel volk kon bevatten en opslorpen om te komen kijken hoe de vissers carnaval vieren en, vooral, om mee te doen. We zouden kunnen zeggen Heist leeft van de visserij, van toerisme en van... Carnaval.

WOENSDAG 19 FEBRUARI

Opnieuw is er sprake van het stemrecht voor zeelieden en voor vissers. Senator Edebau uit Oostende, verdedigt opnieuw zijn stokpaardje vandaag in de Senaat ter gelegenheid van de bespreking der begroting van het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Het is al tien jaar geleden dat deze kwestie voor de eerste maal ter sprake kwam en nog altijd vond men er in ons land geen oplossing voor. De Minister van Binnenlandse Zaken verzekerde dat deze kwestie thans grondig onderzocht wordt en hoopt met Senator Edebau dat eindelijk de zeelieden het recht zullen krijgen te stemmen.

De visserij zal er dan misschien beter bij varen, want dan zal er wel door politiciers gehengeld worden — met alle mogelijke beloften — naar een gedeelte der 2.000 stemmen die de vissers zullen mogen uitbrengen en welke wel eens doorslaggevend zouden kunnen zijn bij de verkiezingen aan de kust.

De Oostendse Vissershavenkommissie komt bijeen

Vrijdagnamiddag, 21 februari, komt de Oostendse vissershavenkommissie opnieuw bijeen onder voorzitterschap van schepen Quaghebeur, om de verkoop van IJslandse en andere vis op twee plaatsen te bespreken, alsook de kwestie van het verlaten van het aanvangsuur tijdens de drie laatste dagen van de week.

**HET VISSERIJBLAD
IS UW BLAD !!!
NEEMT EEN
ABONNEMENT**

PROPAGANDA- VERENIGING voor VISVERBRUIK

**BEKNOPT VERSLAG
over de activiteit
gedurende het jaar 1957**

**VOORDRACHTEN
EN KOOKLESSEN**

Door de lesgeefster werden 157 voordrachten en kooklessen gegeven waarvan 122 in scholen en 35 in vrouwenkringen, zijnde 42 meer dan in 1956; alle inlichtingen hierover komen voor in de maandelijkse lijsten en verslagen welke regelmatig aan al de leden van de Commissie en aan de belanghebbende openbare besturen gezonden werden.

Wij namen deze gelegenheid te baat om te wijzen op de zeer interessante verslagen welke onze lesgeefster, Mevr. Pauwels, laat geworden inzake de organisatie van de vishandel in de gemeenten waar zij hare lessen geeft.

In vrouwenkringen, boerinnenbonden en organismen voor naschools onderwijs werden 290 kooklessen over visbereidingen ingericht, deze lessen worden gegeven door de lesgeefsters van de betrokken groeperingen, de medewerking van onze Commissie bestaat in het zenden van een kosteloos vispakket en de verkoop van ons kookboekje.

Ingevolge de door de Raad van beheer getroffen beslissing heeft de Commissie zich, voor de uitwerking van haar programma 1957, in betrekking gesteld met volgende organisaties:

1. Christelijke arbeidersvrouwen,
2. Boerinnenbonden,
3. Socialistische vrouwenorganisaties,
4. Liberale vrouwenorganisaties.

Van de twee laatstgenoemde groeperingen ontvingen wij geen antwoord.

De Commissie verstrekte eveneens de nodige kosteloze vispakketten voor een honderd-uren cursus te Ursel, Wauthier-Braine en voor een vijftig-uren cursus te Molenbeek-Wersbeek.

Wij menen te mogen verklaren dat ook deze cursussen een zeer degelijk propagandamiddel daartstellen voor de werking van het visverbruik, ten bewijze zijn wij zo vrij hierna de beknopte uiteenzetting te geven van een verslag dat wij hierover mochten ontvangen:

Op de 24 inschrijvingen waren er telkens minimum 18 huisvrouwen aanwezig die de lessen regelmatig volgden; zeer vele malen waren al de ingeschreven deelnemers tegenwoordig, de lessen, bestaande uit theorie en praktijk duurden telkens 3 uur.

De lessen over de visbereidingen genoten altijd veel belangstelling op voorhand en gedurende de les; de theorie ging over de aankoop en

de versheid van vis; tijdens het praktisch gedeelte werden volgende bereidingen uitgewerkt: koken van vis, verwerken van visresten (warme schotel voor avondmaal), gekookte vis (koud opgediend zomervoorvoeding), vleugels van rog (gebraden en opgediend met tomatensaus), gestoofde zeepaling met winsaus, kabeljauwstaart in de oven, fruiten van visfilets (warm of koud opgediend), vissoep (totaal nieuw voor de huismoeders) en normandische tong (als feestschotel.)

**Praktisch resultaat
van deze lessen**

Vroeger geen visverbruik, thans wordt wekelijks rechtstreeks vis aan huis besteld (gemeenschappelijke bestelling) en verdeeld onder 13 gezinnen; 19 huisvrouwen hebben ons kookboekje «Eet Vis» aangekocht.

Ook in 1957 gaf de Nationale Zuidevendienst ons gratis 260 kgr boter voor onze voordrachten, kooklessen, visweken en voor de bereiding van de visschotels in de visrestaurants welke opgericht worden ter gelegenheid van tentoonstellingen en handelsforen.

Zoals de vorige jaren werd gedurende de maanden september, oktober en november een speciale campagne gevoerd ten voordele van het visverbruik; sommige dezer manifestaties werden georganiseerd met de medewerking van het V.B.Z., de Pers, de diensten van het N.I.R., het I.N.R. en de Televisie. Bij deze gelegenheden werden plakbrieven, receptenblaadjes en tracten over de visbereiding en het visverbruik uitgedeeld.

De restaurateurs ontvingen onze plakbrieven met verzoek deze op een zichtbare plaats in hun verbruikzaal te willen ophangen, wij hebben eens te meer kunnen vaststellen dat onze oproep zeer gunstig onthaald werd.

Ook in 1957 werd beroep gedaan op de medewerking van de detailhandel, ingevolge ons rondschrijven aan al de vishandelaars van het land zijn wij er in gelukt 317 plakbrieven te verkopen, zijnde 217 in het franssprekend gedeelte en 100 in het vlaamssprekend gedeelte van het land.

In de loop van het jaar werden 4.292 kookboekjes verkocht en 120 didactische tabellen, de aanzienlijke vermindering van het aantal verkochte receptenboekjes is te wijten aan het feit dat de nederlandsstalige uitgave sedert einde juli volledig uitgeput is.

(Vervolg toekomstige week)

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

Visserijfolklore

(VERVOLG)

DE NOORDZEE IN

Het lied dat we vorige week onder deze titel afdrukten en waarbij we enkele vragen stelden, bracht enige reaktie voort die ons wat meer klaarte bracht.

Het café «t Melvischje» dat er in vermeld staat was gelegen op de hoek van de St Franciscusstraat en de Visserskaai (waar thans café Parking is). Het was het lokaal van de Vismijnvrienden, die gesticht werden in 1927. Lokaalhouder was dhr Frang Verbanck, thans directeur van de Onderlinge Vis Afslag.

Elke vereniging die zich respecteert heeft zijn eigen «strijdlied», of, zoals we te Oostende zeggen, zijn eigen «Brabaçonne». Het lied «De Noordzee in» was de aanpassing van het oude lied ten behoeve van de Vismijnvrienden. Het lied zelf is nog uit de tijd van de zellvaart, zoals we ten andere opmerkten en werd terug opgediept door schipper Louis Dedrie en wel voor een speciale gelegenheid.

In 1928 werd te Oostende, ter gelegenheid van de tiende verjaring van de blokkade van de haven, een Vindicativestoot gehouden. De vismijnvrienden zouden ook met een wagen in de optocht gaan die tevens was opgevat als hulde aan een hunner beste leden: Schipper Louis Dedrie. De praalwagen had als onderschrift: «de heldhaftige kapitein», schipper Dedrie prijkte boven op de wagen met zijn bemanning en omgeven door de vismijnvrienden, dit ter herinnering aan zijn heldhaftig optreden tijdens de oorlog in Engeland, aan boord van een schip der Pêcheres à Vapeur, in de strijd tegen de Duitse duikboten.

De Vismijnvrienden zouden tezelfdertijd hun strijdlied voor de eerste maal uitvoeren en opdat iedereen in de gelegenheid zou zijn de woorden te hebben en ze van buiten te leren, werd de tekst gedrukt en de kosten hiervan gedragen door de twee vermelde aankondigingen.

Als bijzonderheid dient vermeld dat de Vismijnvrienden na het eerste jaar bestaan, meer dan 100 leden telde.

PEEGIE EN DE VIS

Wie kent niet het boek van Willem de Hazelt: «Peegie»? Het spreekt over de alom bekende Roesselaarse leurders, een stam apart in deze Westvlaamse stad, die het land (en zelfs tot over de grens) doortrokken om er al'erlei waar aan de man te brengen.

De Roesselaarse leurders verkopen nu in hoofdzaak stoffen, vaak ook borstels en ander gerief. Maar wist U, geschte lezer, dat deze mensen vroeger hoofdzakelijk visleurders waren die met kar en paard de streek aftrokken om verse vis aan de man te brengen? Dit is wel een anderhalve eeuw bijna geleden, maar ze moeten toch een apart brokje gevormd hebben van het toenmalige visserijbedrijf. Ze waren immers belangrijke visafnemers en visafzetters, praktisch de enige in het binnenland. Waar ze hun vis opkochten is me niet bekend. Het zou me niet verwonderen moest dit geweest zijn in de Westhoek: tussen Nieuwpoort en De Panne. Het opkomende treinverkeer bracht deze handel de genadeslag toe, zodat de «Roesselarenaars» zich op iets anders moesten toelaggen om hun brood te verdienen.

Sporen van deze visleurhandel vinden we terug in de derde strofe van het lied van Cyper, de stamvader der leurders van Roesselare (volgens Willem de Hazelt) dat wel bijzondere vermelding verdient in deze rubriek.

Deze strofe is als volgt:

'k Heb kabeljauw met zonder graten,
'k Heb wijting, roggen, verse platen,
'k Heb haring, tongen, schellevis,
Van al wat dat er te vinden is.
Men ziet er Cyper rond mee lopen,
Om overal te gaan verkopen.
Cyper zit hier, Cyper zit daar,
Maar zit toch liefst te Roesselaar.

En een ander versje door de auteur in hetzelfde boek aangehaald, is het liedje van Sissen de (Roesselaarse) leurder met verse vis. Dit liedje duidt ons aan wie de voornaamste klanten van deze leurders waren: de boeren en boerinnen die op afgelegen hofsteden woonden. Het geeft eveneens aan wat de houding is van de boeren tegenover het produkt «vis» en welke moeite de leurder moet doen om zijn waar aan de man te brengen.

Boerinnetje van buiten,
En meug je gij geen vis?
Ba neen ik, zei 't boerinnetje,
'k En weet niet wat dat 't is.
't Is haring, 't is paling,
't Is verse kabeljauw.
'k En meuge er niet van eten,
Mijn herte is veel te flauw

Dit lied is eveneens te Oostende bekend als kinderlied, en waarschijnlijk ook in andere Vlaamse gewesten.

(WORDT VOORTGEZET)

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

(11)

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

ALGEMEENHEDEN

4-27 — Bevoorrading op zee

Oefeningen tot het bevoorraden op zee worden veelvuldig uitgevoerd door oorlogsschepen en hun hulpschepen. Gedurende deze oefeningen zijn de schepen onderling verbonden door lijnen en/of bevoorradingslangen. Zij voeren de schepen voorgeschreven door art. 4 van het internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, Londen 1948, voor vaartuigen waarmee niet kan gemaneuvrerd worden.

De aandacht der zeevarenden wordt gevestigd op het feit dat de manoeuvreerbaarheid en snelheid dieser schepen gedurende deze operaties zeer beperkt is en dat zij als plicht hebben deze ruim te passeren, rekening houdende met regel 27 van voornoemd reglement.

BELGIE

4-28(T) — Lombardside Zeevaartse schietoefeningen

Zie B.Z. 1-14-1958.

Gedurende de weken van 17 februari 1958 tot en met 1 maart 1958 zullen allen op donderdag 20, vrijdag 21, donderdag 27 en vrijdag 28 februari 1958 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sector voor artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 MTG (0800, plaatselijke tijd) tot zonsopgang.

De schikkingen van B.Z. 1-13-1958 zijn van kracht.

4-29(T) — Noordzee Oefeningen in het mijnenleggen door vliegtuigen

Oefeningen in het mijnenleggen door vliegtuigen van de Luchtmacht zullen uitgevoerd worden in de zone bepaald door volgende coördinaten:

51°15'00"N 2°56'50"E
51°17'35"N 2°54'50"E
51°19'00"N 3°05'20"E
51°21'20"N 3°05'00"E

Ledige vaten zullen tot dit doel afgeworpen worden.

Vanaf 20 februari tot en met 22 februari 1958 en dit telkens tussen 1000 en 1100 wordt het aan alle

schepen aangeraden deze zone te vermijden gedurende de operaties. Schepen die zich gedurende de operaties in bovenvermelde zone bevinden lopen gevaar en dit op eigen risico.

Twee eenheden der Zeemacht zullen patrouilleren aan de buitenkanten der zone, de ene be-N de Wenduinebank, de andere be-S boei «A.2».

4-30 — Schelde — Zandvliet

Positie: 51°21'48"N 4°13'35"E.
Een radarreflector werd aangebracht op de rode lichtboei nr 76. Zie Belg. kaart «Schelde» en Lichtenlijst 1957 - Nr 246.

4-31 — Schelde — Krankeloon

Positie: 51°15'17"N 4°19'28"E.
Het afgeknote kegelsaken, dekkende de afwaartse kant der overblijfselen van drie rijen palen, is verdwenen.
Zie Belg. kaart «Schelde».

NEDERLAND

4-32 — Sardijnged Lichtenlijst gewijzigd. Tijdelijke lichtboei opgenomen

1. Ligging: ong. 51°23'5N 3°34'1E.
Het licht Leugenaar is hersteld en wederom ontstoken; het is enkele meters verplaatst, zodat de richting van de lichtlijn thans 118°3 bedraagt.

2. De tijdelijke rode lichtboei be-W het licht is opgenomen.

B.Z. 23-145(T)-1957 vervalt.
Zie Belgische kaart «Vlaamse Banken», «Schelde» en Lichtenlijst 1957 - Nr 150.

4-33 — Westerschelde Appelzak — Tijdelijke tonnen opgenomen

Positie: ong. 51°23'N 4°14'E.
De 5 tijdelijke blauwe tonnes zijn opgenomen.
B.Z. 9-49(T)-1956.
Zie Belg. kaart «Schelde».

DRINGENDE BERICHTEN

(D.B.Z.) van kracht op 12-2-58.
199. Positie 51°27'30"N 2°58'00"E.
Lichtboei D.1 verdwenen.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

VISSERIJ ONGERUST OVER ATOOMREACTOR BIJ PETTEN

Voor de visserij zijn grote risico's verbonden aan de vestiging van de atoomreactor bij Petten, aldus heeft dr. P. Korringa, directeur van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek op de tiende bijeenkomst van de Waddenzeevissers in de Volkshogeschool «Allaertsoog» te Bakkeveen in Friesland verklaard. Deze reactor zal straks de radio-actieve afvalstoffen in zee lozen.

Op een vraag inzake deze invloed van afvalstoffen op de visgronden langs de Nederlandse kust, antwoordde dr. Korringa eerst dat er nog niet zo heel veel over te zeggen valt, maar dat de zaak de volle aandacht van de deskundigen heeft. Hij merkte echter op, dat is aangevoeld, dat de afvalprodukten het plankton kunnen besmetten en de radioactiviteit in geconcentreerde vorm is terug te vinden in de dieren, die dat plankton als voedsel hebben gebruikt.

Om die reden zijn de afvalstoffen van de reactors in de Verenigde Staten nimmer in zee geloosd.

De kans is echter niet groot, aldus dr. Korringa, dat er een grote hoeveelheid vis besmet zal worden. Het hoeft evenwel maar slechts een keer te gebeuren, dat men aan de grens een kistje met bijvoorbeeld radio-actieve garnalen ontdekt. Wat gebeurt er dan met onze export? Om deze reden zouden er aan de vestiging van de reactor bij Petten grote risico's verbonden kunnen zijn. De visserij moet heel erg op haar tellen passen en op maatregelen aandringen, die het gevaar in deze kunnen keren aldus dr. Korringa. De reactoren kunnen tot een hoge graad zuiveren, maar uiteraard vergt dit ook veel geld.

UITSPRAAK AANVARING KW.48 en GX.372

De Raad voor de Scheepvaart heeft uitspraak gedaan over de aanvaring van de Katwijkse motorlogger KW.48 Cornelis Marinus op 31 augustus van vorig jaar tijdens het verstomen naar een andere visgrond met de vissende Duitse trawler «Delphin» GX. 372. De Raad merkt in haar oordeel en uitspraak op, dat het op 31 augustus volkomen verantwoord was, dat de schipper van de KW. 48 om twee uur de wacht overgaf aan matroos D. J. van B. en een niet geheel onbevaarden jongste. Daarna ging de schipper slapen. Het schip zou ongeveer 50 mijl om de oost gaan verstomen. Het was goed weer en windstil. Voordat deze reis werd begonnen, was het trawlnet ingehaald en waren de stroppen scheep gehaald. Voor B., aldus de Raad, was er dan ook geen enkele aanleiding om reeds binnen het half uur een ronde over het dek te maken om te kijken of niet een strop buiten boord kon hangen en in de schroef kon raken. Hij deed dit toch en is daarna naar de W.C. gegaan en ongeveer een kwartier weggebleven.

Toen van B. van de brug wegging waren er verschillende vissersschepen in de buurt en hem is een schip opgevallen, dat op enige streken aan bakboord naderde. Hij kon toen niet uitmaken welke koers het schip stuurde, maar hij had toen moeten begrijpen, dat hij onder deze om-

standigheden een kwartier lang weg kon blijven.

Alleen de jongste van zeventien jaar stond op de brug. Deze wist niet wat te doen, toen dat andere schip, de «Delphin», meer en meer naderde. Op eigenaardige wijze heeft de KW.48 gegierd, aldus was door de wachtslui van de «Delphin» verklaard.

Toevallig zag de jongste even voordat de aanvaring plaats vond, Van B. aan dek verschijnen. Hij kon vragen wat gedaan moest worden. Van B. heeft toen geroepen dat stuurboordroer moest worden gegeven en dat ruim voor de ander moest worden overgevoerd. De stuurman van B. zag toen al in, dat een aanvaring onvermijdelijk was.

Hij ging niet naar de brug, maar porde de bemanning uit. Door de aanvaring werden beide schepen ernstig beschadigd.

De Raad acht de dienstdoende stuurman ten volle aansprakelijk voor deze ramp. Door gemis van verantwoordelijkheidsgevoel is niet alleen belangrijke schade ontstaan, maar zijn ook mensenlevens in gevaar gebracht. De Raad heeft beslist dat het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, waarop de bevoegdheid van Van B. gegrond is om als stuurman aan boord van vissersschepen dienst te doen, wordt ontnomen voor de tijd van zes maanden. Schipper Willem Remmelzwaal heeft geen schuld aan deze aanvaring.

AANVARING TUSSEN DE KW.61 EN DE IJM.239

De Raad voor de Scheepvaart heeft de schipper van de kotter KW. 61 eind vorige week gestraft door hem het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, waarop zij bevoegdheid berust om als schipper te varen op een schip als de KW. 61, te ontnemen voor de tijd van een maand.

Op 26 september van vorig jaar kwam de Gijsbertha KW. 61 bij het binnenlopen van IJmuiden in aanvaring met de uitvarende garnalenkotter Maria Bep IJM. 239. De Raad heeft als oordeel: De aanvaring moet worden geweten aan de schuld van de KW. 61. Dit schip wilde die dag van de visgronden N.N.W. van IJmuiden naar deze haven terugkeren. Het stuurde een koers, die slechts ongeveer vijftig meter vrijliep van de Noordpier en wilde dan na het passeren van de kop van de pier naar bakboord draaien en weer dicht langs deze kop naar binnen varen.

Deze wijze van varen wordt door de Raad ten scherpste afgekeurd. Het binnenvaren van de haven van IJmuiden is gebaseerd op het daaraan sturen in de geleidelijn. Hoewel kleine schepen niet naar de uiter ton behoeven te gaan om reeds daar deze geleidelijn op te zoeken, moet dit toch op zo grote afstand van de pieren gebeuren, dat uitgaande schepen tijdig worden opge-

merkt en dat men bij het naar binnen draaien niet onverwacht voor de boeg van een uitgaand schip kan komen. Bovendien komt, wanneer een schip dicht langs de noordpier naar binnen gaat, dit schip geheel aan zijn bakboordzijde van het vaarwater. Dit is in strijd met de voorschriften. Deze manoeuvre moet vooral worden afgekeurd, aldus de Raad, voor het geval, dat er buiten een vloedstroom loopt. Het dicht langs de pier naar binnengaande vaartuig zal dan door de stroom naar deze pier worden verzet en zal nog eerder een uitgaand schip kunnen hinderen.

De raad heeft zich bij vroegere uitspraken afkeurend uitgelaten over de wijze, waarop nu weer de KW. 61 trachtte binnen te komen, maar blijkbaar is dat niet voldoende ter harte genomen. De Raad acht de schipper van de KW. 61 dan ook ten volle aansprakelijk voor deze aanvaring. De schipper van de IJM. 239 heeft verkeerd gehandeld door geen navigatielichten te voeren, hoewel de zon nog niet was opgegaan. Dit verzuim heeft echter geen invloed gehad op deze aanvaring.

GROTE TREK AAN KABELJAUW

De Scheveningse trawlogger SCH. 54 «Oceaan 9», heeft weer een van die af en toe voorkomende wonderbaarlijke visvangsten beleefd. De trawler met schipper J. Harteveld op de brug, verliet Scheveningen op donderdag 13 februari. Vrijdag was hij benoorden Terschelling tussen 57 en 58 noorderbreedte op de visgronden en daar werd een trekje gedaan op kabeljauwen. De eerste trek leverde 180 stuks op, de tweede trek 1800 stuks en de derde en vierde trek tezamen 2000 stuks kabeljauwen. Met deze vangst van 4000 stuks kabeljauwen, gevangen in anderhalve dag tijds, werd IJmuiden opgezocht, waar de SCH. 54 maandagmorgen voor de tweede beurt loste. De besomming bedroeg liefst f 28.000. Schipper Harteveld is wel zeer gelukkig met deze kabeljauwvisserij. Twee jaar geleden liep hij ook eens IJmuiden binnen met 1200 stuks kabeljauwen van een trek in de buurt van de thuishaven.

Brief uit Yerseke

Brief uit Yerseke nr 678

«THERE IS SOMETHING ROTTEN IN THE STATE»

Aan deze Engelse uitdrukking, die vrij vertaald betekent: Er is iets niet in orde», dachten we onwillkeurig toen we vandaag lazen:

«Te Koop: Een oester- en pannenedrijf. Te bevragen... enz».

We kennen de man die zijn bedrijf te koop aanbiedt. Een nog jonge man gezond en sterk, zal trachten zijn zaak die hem ongeveer twintig jaar bestaans-mogelijkheid bood, van de hand te doen. Niet dat hij veel beters voor ogen heeft, want sinds enige tijd begon hij een handel in vis. Zo iets doet men niet tenzij daarvoor dringende redenen bestaan. Welke redenen dit zijn? Het gaat eenvoudig in het algemeen gesproken niet meer om enkel door middel van pannen-kweek, oesterboer te blijven. Deze ene biedt nu zijn zaak ter overname aan maar hoevelen zouden er wel zijn die zo gaarne uit een soortgelijk bedrijf zonder al te grote kleerscheuren zouden willen uitspringen. Maar niet iedereen weet wat dan wel te moeten beginnen. Zeer veel van deze soort zaakjes werden begonnen door mensen die voorheen in loondienst waren. Om nu na ongeveer twintig jaar zelfstandig te zijn geweest, weer terug ondergeschikte te worden bij een of andere baas, indien dit al zou lukken, valt ook niet mee en het is begrijpelijk, dat velen het nog eens even aanzien. Daarbij nog komt de vraag: «Wie koopt een bedrijfje dat zelfs geen bescheiden broodwinning belooft?» De reden dat deze wijze van oester-kweker zo lange tijd brood gaf, was dat de schelpziekte een gewone kweek van oesters namelijk door uitzaai van schelpen op de daarvoor geschikte percelen belette. Nu op

dit gebied het getij verloopt, zullen de bakens moeten worden verzet. Wat voor de een gemakkelijker zal vallen dan voor de andere. Van de pannenkweek naar de verzending van consumptie-oesters, is geen grote sprong. Volgens de verstrekte cijfers, werden in de januarimaand van 1958 naar België 1.620.570, doch in januari 1957, 1.878.096. In Nederland werden afgenomen, nu 126.140 toen 188.474; Engeland nam af nu 97.900, toen, 70.000; Duitsland nu 132.835, toen 141.910; Frankrijk nu 104.000, toen 135.400, terwijl diverse landen nu namen, 54.710 en toen 63.930 stuk. Alle afnemenden gingen achteruit behalve Engeland dat een kleine 28.000 meer nam. Geen wonder dat het aantal nu aanmerkelijk bleef beneden dat van vorig jaar in januari en wel ruim 300.000. In totaal is men nu 1.200.000 stukken achter bij vorig seizoen. Al is naar men zegt de geldopbrengst hoger dan vorig jaar toch wordt het verloop van de oesterverzending met grote zorg gevolgd.

KONFERENTIE TE ROME

80 naties, vertegenwoordigd door een 700 afgevaardigden, zullen deze maand te Rome vergaderen, in het kader van een door de Verenigde Naties ingerichte conferentie voor het houden van besprekingen over de internationale zeewetgeving.

Ook het vraagstuk van de territoriale wateren zal besproken worden. Men voorziet dat de conferentie niet minder dan 9 weken zal duren. Het zijn natuurlijk de staatsambtenaren die het zo graag lang trekken...

Resultaten 1957 te Bremerhaven

Reeds begonnen in 1956, zijn de landingen te Bremerhaven van verse vis nog aanzienlijk teruggelopen wat betreft het jaar 1957: 16,8% minder dan het voorgaande jaar. Niettegenstaande de verhoogde bedrijfskosten, waren de opbrengsten per schip en per reis eveneens verminderd. Verheugend is echter vast te stellen, dat de vangsten van haring met 10% stegen.

Wanneer men spreekt van het wonder der Duitse heropleving, dan is het duidelijk dat dit niet geldt voor de visserij, welke daar zoals bij ons met grote moeilijkheden te kampen heeft. Dit alles het gevolg zijnde van de overbevissing, waarvoor elkeen, spijtig genoeg, geen maatregelen schijnt te durven nemen.

INVOER PER LAND EN PER SOORT IN KGR 1956 - 1957
V.B.Z.-STATISTIEK

Landen	Kabeljauw		Schelvis		Koolvis		Vleet		Klipvis		Tarbot	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957
Nederland	1.539.394	1.616.081	418.387	343.709	615.924	145.708	90.431	101.160	—	—	164.604	128.636
Engeland	342.056	409.872	—	1.898	—	—	59.943	96.410	239.531	122.610	161.913	205.351
Denemarken	561.694	528.663	37.803	32.031	—	—	82.592	51.437	—	—	—	395
Noorwegen	246.056	279.837	164.635	209.510	3.160	890	—	11.654	—	—	—	10
Zweden	21.719	12.795	—	700	—	—	46.966	30.950	—	—	—	—
West-Duitsland	155.540	90.500	109.050	35.000	155.815	25.650	—	965	1.171.764	1.311.083	—	—
Frankrijk	—	2.321	—	13	—	1.631	—	—	—	—	—	—
IJsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
TOTALEN	2.866.459	2.940.069	729.875	622.861	744.899	173.879	279.932	292.576	1.411.295	1.433.693	326.517	334.392

Landen	Zeepaling		Haai		Tong - 40 cm		Andere - 40 cm		Andere		Totalen	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957	1956	1957
Nederland	—	—	61.804	62.791	835.923	917.631	396.406(1)	636.821(1)	088.599	217.241	4.811.532	4.169.778
Engeland	—	—	—	6.173	—	—	—	—	84.258	153.526	887.701	995.840
Denemarken	—	—	8.110	2.376	—	—	—	—	381.690	270.219	1.071.889	885.121
Noorwegen	226.019	68.407	5.639	125.567	—	—	—	—	1.242.578(2)	144.736(3)	1.888.117	840.611
Zweden	—	—	—	—	—	—	—	—	8.711	8.331	77.396	52.776
West-Duitsland	3.900	—	—	—	—	—	—	—	314.885	895.724(4)	1.910.954	2.358.919
Frankrijk	—	—	—	—	—	—	—	—	83.747	405.161(5)	83.747	409.126
IJsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50	—	50
TOTAAL	229.919	68.407	75.643	196.907	835.923	917.631	396.406	636.821	2.804.468	2.094.988	10.731.336	9.712.221

(1) waarvan 234.204 kg schol in 1956 en 297.043 kg schol in 1957.

(2) waarvan 1.074.460 kg haring in 1956.

(3) waarvan 77.565 kg diepvriesvis in 1957.

(4) waarvan 843.284 kg diepvriesv is in 1957 - voornamelijk kabeljauw + 460 T.

(5) waarvan 404.020 kg diepvriesv is in 1957.

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

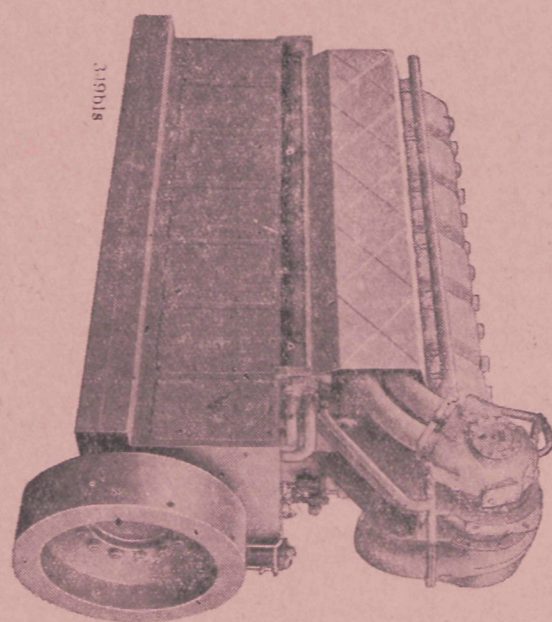
IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid

Industrieel

Telefoon : 71.791



SEM-CARELS
Scheeps - Dieselmotoren

SEM
42 DOK - GENT

R. BAUWENS & CO

14, HENRI BAELSKAI
OOSTENDE

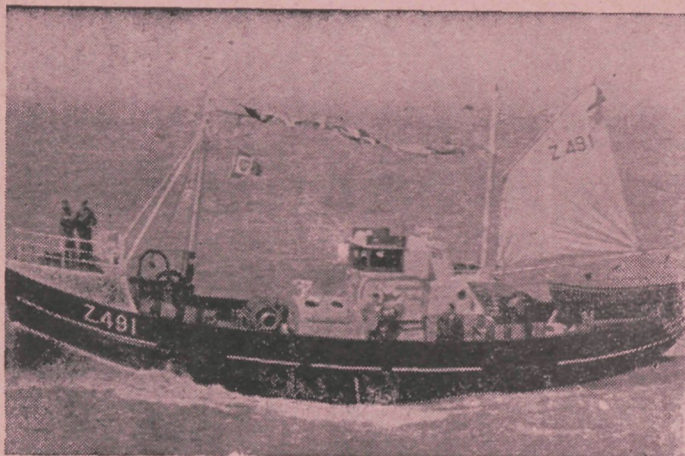
Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.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

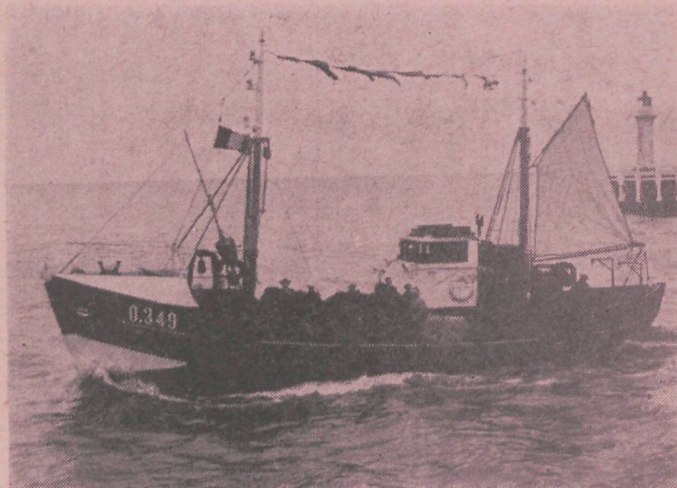
SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI

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 Luik



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

185V