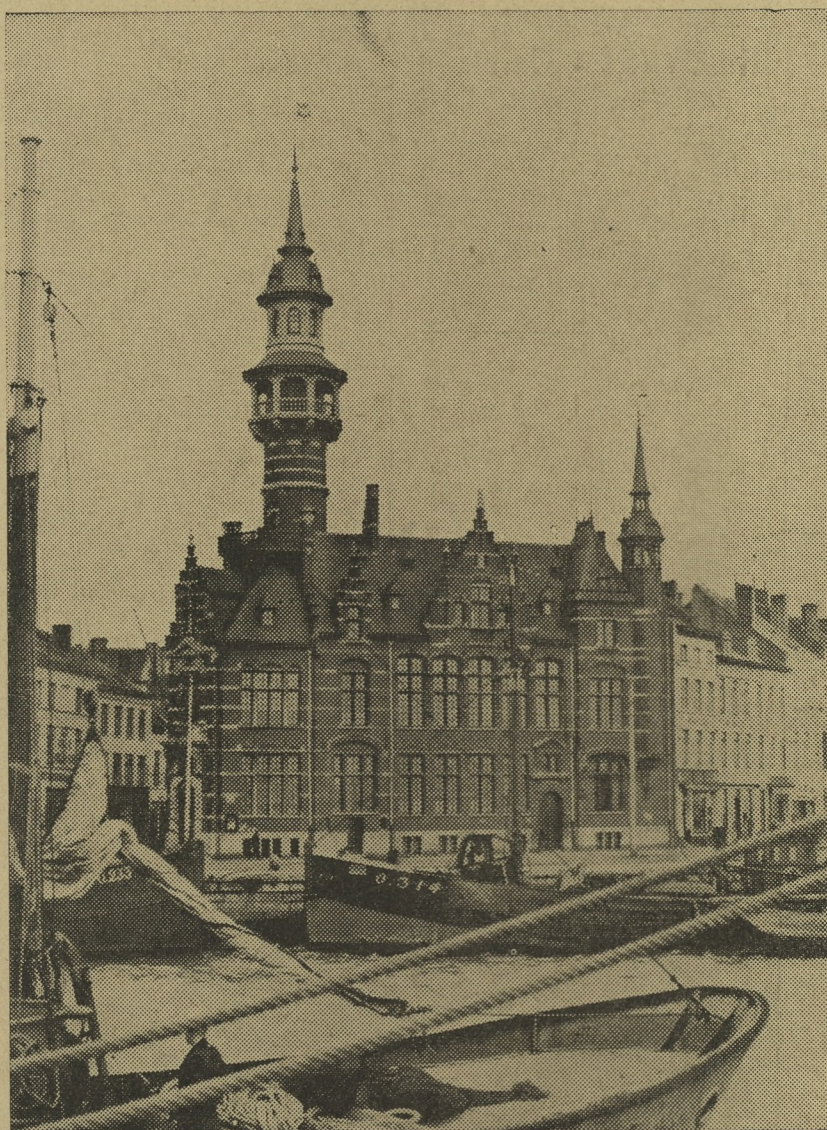




Het VISSERIJBLAD



HERINNERINGEN VAN VROEGER

Adreslijst van Nederlandse Firma's

HOTEL AUGUSTA
IJMUIDEN Restaurant-Café
Twee minuten van de Vishal
Telefoon 4217 (82)

Fa J. VAN BEELEN C.V.

IJmuiden (Holland) Katwijk a. Zee
Tel. 4608 Tel. 3072

Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij

FIRMA WED. J. BLOM

IJMUIDEN HAL D 25 en 26
Telefoon 4409 - K2550
SCHEVENINGEN Dr Lelykade, 46
Telefoon 551471 - K 1700
ZEEVIS- en HARING
GROOTHANDEL
FACTORY (99)

**BUCKMANN en
BRACHTHUIZER**

Visgroothandel - IJMUIDEN - Hol-
land - Postbus 584 - Tel. Kantoor
4030, privé 4069 - Telegramadres :
Buckmann. (63)

ZEEVISHANDEL
BERTUS DEKKER

IJMUIDEN - HOLLAND
Tel. nr 5252-5044
Buiten Kantoor
8400 Santpoort
4596 IJmuiden

Telegram-adres
Viking - IJmuiden
Postbus : 566

Export - Import
Verse en bevroren vis en visfilets
(125)

ZEEVISHANDEL
PIETER DEKKER

IJMUIDEN (Holland)
Tel. 5637, 4524, 4822
Na 6 uur : 4732 - 4595
Specialiteit : schelvis,
kabeljauw, makreel,
- haring, enz. -
(80)

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

KATWIJK AAN ZEE
Rederij - Haringhandel
Koelhuis
Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.
Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721
IJMUIDEN-HOLLAND
(120)

W. KOK-Spaandam-Holland

PALING- en ZALMROKERIJEN,
VISGROOTHANDEL
Levende en gerookte paling,
Verse en gerookte zalm
Gepelde garnalen, alle soorten
zee- en zoetwatervis
Eigen diepvriesruimten. Eigen
vervoer per koelauto's en coaster
voor palingtransport.
Bank : Ned. Handel Mij.
N.V. Haarlem
Tel. : 241 - 242 (K.2504)

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL
Export
KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoor 3444
(2 lijnen - buiten kantooruren :
2092 - 2233). Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank :
De Twentse Bank, Postbus 15. Tele-
gramadres : «Rijnstroom». (107)

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL
ROKERIJ

Specialiteit in gerookte makreel
Import IJMUIDEN Export
(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737.
Telegram-adres «Visserclots».

Haringgroothandel

**CORNELIS VROLIJK'S
VISSERIJ My n.v.**

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

**NIEUWBOUW en OM-
BOUW van vissersvaartui-
gen. - Levering en revisie
motoren.**

**MACHINEFABRIEK en
TECHNISCHE HANDEL
H. ZWART - IJmuiden**

(Fabriek tel. 5459. Na 18 uur
5110.)

T. VOOYS

KATWIJK-AAN-ZEE

Telefoon 2427

Haringhandel - Inleggerij
Eigen koelhuis
(102)

COMBINATIE

**VERENIGDE IJMUIDER
VISHANDELAREN (V.IJ.V.)**

IJMUIDEN

Rijksvishal C 4. Telefoon afd. export
4477-4499 - Telegramadres : Vis-
combinatie - Bankier : Rotterdam-
se Bank n.v. (86)

STEL'S OLIEHANDEL

AMERICAN LUBRICATING
IJMUIDEN

Tel. K. 2550 - 4575 - 6361
TRAWLERKADE, 64
(103)

GOEDE & KRACHTIGE Scheepszend ontvanginstallaties

geschikt voor TELEFONIE en TELEGRAFIE
in vermogens v. 15, 30, 60 en 100 Watt compleet met richtingzoeker
ECHOLODEN HUUR EN VERKOOP Voordelig in prijs
Onze BECKER-ZENDERS munten vooral uit door :

- UITERST EENVOUDIGE BEDIENING
- GROTE BEDRIJFSZEKERHEID
- UITZONDERLIJKE REIKWIJDTE

RADIO BECKER Radio Communicatie Industrie

Steniaweg 30 A, ZEIST. Tel. 4439 - 3270 - 2221 of 2333 (K 3404)
SERVICE IN ALLE HAVENS (112)

De Belgisch-Nederlandse Visserijmanak 1954

Dit werk is een onmisbare gids
geworden voor al wie in visserij en
vishandelsmiddens werkzaam is of
zakenrelaties heeft. Van alle kanten
vraagt men ons om toezending.

Dit zal slechts geschieden na stor-
ting van de som van 157 fr. op P.C.
R. nr 41.89.87 van S. Bollinne, Vin-
dictivelaan, 22, Oostende.

Dit werk is verkrijgbaar :

IN BELGIE

Hand in Hand, Vindictivelaan, 20,
Oostende.

Onderlinge Visafslag, Vismijn, te
Oostende.

Onderlinge Visafslag, Vismijn
Zeebrugge.

Boekhandel Dobbelaere, Markt-
straat, Nieuwpoort.

Frans Timmerman, Kaai, Nieuw-
poort.

Boekhandel, Heist.
Internationale Boekhandel, Tho-
mas Vanloostr., Opex, Oostende.

Noordzee Boekhandel, Vindictive-
laan, 22, Oostende.

IN NEDERLAND

In Nederland kost dit boek 11,5
gulden en niet 10 gulden, zoals ver-
keerdelijk medegedeeld.

In Nederland is dit werk verder
verkrijgbaar in hiernavermelde in-
stellingen :

V. Van Toor, Oosthavenkade, 89, te
Vlaardingen.

Boekhandel R. Boendermaker, Kon-
ingdwarsstr. 12, Den Helder.
Fa. J. van Beelen, Middenhavenstr.
66-70, Ymuiden.

Agentuur en Handelsmaatschappij,
Ymuiden.
Ymuiden Stores, Ymuiden.
Jac. van Laar «De Kleine Stores»,
Ymuiden.
Fa. Wed. J. v. d. Toorn zn, Dr. Lely
kade, 192-194, Scheveningen.
Fa. J.H. Erasmus, Scheldekade, 24,
Breskens.
PRIJS VOOR NEDERLAND : 11,50
gulden. VOOR BELGIE : 150 fr.

**De
Hoogwaterboekjes 1954
zijn verschenen !**

Ze zijn verkrijgbaar in alle boek-
winkels van de Kust en bij :
Hand in Hand, Oostende.
Hand in Hand, Zeebrugge.
Frans Timmerman, Nieuwpoort.
Prijs : 5 frank.

Deze boekjes kunnen ook opge-
stuurd worden, mits storting van
bovenvermeld bedrag op P.C.R.
41.89.87 van het Visserijblad, Oost-
ende.

Hoogwater

JANUARI				
29 Vrij	8.07	2.11	35	19
30 Za	20.50	14.49	35	17
	9.31	3.33	35	19
	22.08	16.15	36	16
31 Zo	10.46	4.49	37	16
	23.15	17.23	39	14

FEBRUARI				
1 Ma	11.40	5.55	41	13
	—	18.23	—	11
2 Di	0.09	6.53	42	9
	12.29	19.16	44	8
3 Wo	0.50	7.39	46	5
	13.08	19.56	48	5
4 Do	1.29	8.15	49	1
	13.48	20.35	51	3
5 Vrij	2.07	8.55	51	0
	14.26	21.15	53	2

Haring- en Zeevishandel

KATWIJK a. ZEE Tel. 2841

Postbus II
Telegramadres Neptunus
MODERNE ROKERIJ en
INLEGGERIJ - GLAZEN
POTTEN MET PLASTIC
SLUITING

Schoongemaakte Haring
en Filets in voorbad in
vaten - Vraagt onze
condities voor jaarcon-
tracten - Wederverko-
pers gezocht. (110)



Het

VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER
Vindictivelaan, 22, Oostende
Tel. 72.523 — P.C.R. : 41.89.87

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

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 150 Fr.
Zes maanden : 75 Fr.
Drie maanden : 40 Fr.

Holland (1 jaar) : 12 Gulden
BUITENLAND (1 jaar) : 200 Fr.

Standpunten

PRIJZENTRIBULATIES

Waar is de tijd dat moeder aan tafel ons vermaande : vandaag een beetje zuinig zijn met de boter, want ze kost AL 15 fr. per Kgr. En wij, we keken vol ontzag naar de klomp op het telloortje die de kleur had van het goud dat men er voor betaalde.

Met hoeveel te meer ontzag kijken we nu op naar de boterklomp die meer dan zes maal in prijs gestegen is sinds voor de oorlog (1940) en waarvan de prijs van 1913 amper 1,80 fr. per kilogram was.

Dergelijke prijzen zijn het gevolg van wat men noemt : richtprijzen of steunprijzen, al naar gelang de mantel die men wil leggen over het onwettig kind van de moderne na-oorlogse economie.

Dat onze boeren de Minister die hen zulke prijzen geschonken heeft in hun hart dragen, is ontgensprekelijk. En dat die prijzopolitiek een beetje het gevolg is van de politiek is ook niet onwaar. Er staat immers een machtige Boerenbond achter deze geschiedenis, niet alleen machtig door het aantal leden, maar vooral door het aantal kiezers en... gekozenen.

Niet dat we de boeren een kwaad hart toedragen, om de dure boter waarmee we onze goedkope vis moeten bakken. Het is een kwestie die wij, reders, met lede ogen bekijken. Hoe geraken wij ook aan zulke prijzen ? vraagt men tientallen keren. Ja, hoe geraakt men er aan !

Het is alleen de verbruiker die de gouden vetlaag een beetje dunner op zijn boterham strijkt, want, vanaf de voortbrenger tot de winkelier is de winstverdeling zorgvuldig uitgerekend. En we hebben er nog geen enkele handelaar horen over klagen. Zo zorgvuldig uitgerekend dat zelfs de Coo te Oostende er nog geen percent kan op uitbetalen. Maar toch voldoende, veronderstellen we.

De boeren hebben te kampen met verhoogde uitbatingskosten. De reders ook. En de twee procenten liggen boven de normale index. Enkel voor vis is men er nog niet toe gekomen richtprijzen vast te stellen en wordt de invoerkraan, regelmatig een beetje meer opengezet. Het zijn al druppels die tellen. En moest men dan nog die invoer kunnen verwezenlijken als er bij ons weinig vis is, of als de prijzen te hoog zijn. Maar dat is het nu juist niet.

Het is slechts als het bij ons in de vis goed gaat — 't is te zeggen, als er veel gevangen en aangebracht wordt, dat we de invoer zien toenemen, op het ogenblik dat we er volstrekt geen nodig hebben.

En dan gaan de prijzen naar beneden, onherroepelijk. Want we komen in concurrentie met de landen die goedkope vis kunnen produceren en transporteren en is het niet te verwonderen, met de steeds stijgende uitbatingskosten, dat het steeds slechter gaat in het visserijbedrijf.

De weinige keren dat de besommingen goed zijn, zijn nog niet voldoende om het jaar goed te maken.

Vandaag goed, morgen en overmorgen en de ganse week slecht. Op sommige ogenblikken kan onze sterke vloot niet voldoende produceren om het land te bevoorraden en onmiddellijk daarop, als het weer en de vangst meevalt, is de aanvoer opnieuw veel te hoog en dalen de prijzen.

De enige rem op de prijs, is de vismeelfabriek want, vanaf de prijs van de vismeelfabriek tot de topprijs van de dag is het een dalende lijn. Dit wil zeggen dat de kopers eerst kopen wat ze nodig hebben en dat ze dan de prijzen laten dalen om te kopen waarmee ze kunnen speculeren : 't zij om in de ijskast te bewaren voor de volgende schrale periode, 't zij om op de openbare mijnen te Brussel, Antwerpen en andere steden te verkopen aan de prijs die men er voor kan krijgen.

Die vis gaat dan natuurlijk geen geld en het is die vis die de verkoop van de andere soorten (aan betere prijzen verkocht) beïnvloedt en drukt op de markt van de volgende week.

Ook de eerlijke kopers gaan met dergelijke praktijken niet accoord. Maar wat kunnen ze enkel doen om zich te verdedigen dan mee te doen met de hoop.

En het is een feit dat op sommige ogenblikken veel geld kan verdiend worden met dergelijke speculaties — geld dat niet naar de reders gaat. Er wordt misschien veel meer geld verloren met dergelijke praktijken, maar het verlies wordt de volgende keer ingehaald, op de rug van de reder : een beetje minder uitgeven en wat meer vragen.

De ene week krijgt de argeloze verbruiker zeer dure vis op zijn tafel en de volgende week kan hij voor een appel en een ei in de vismijn alles bekomen wat hij verlangt, terwijl de winkelier met zijn schone waar — aan redelijke prijs — blijft zitten.

We hebben nog nooit dergelijke schommelingen gekend voor boter. En hoe sterk de boterprijs ook boven het normale indexcijfer staat, toch blijven we met eerbied de gouden klomp, die zijn gewicht in goud bijna waard is, behandelen en blijven boter eten. Maar als er een haarke in de boter zit, of als ze wat sterk smaakt, dragen we ze terug naar de winkel.

Dit is nu volstrekt geen pleidooi om de verbruiker het jaar door 100 fr. te laten betalen voor een kgr kabeljauw of tong. Maar we zouden willen er toe geraken onze mensen, onze reders in de eerste plaats, te overtuigen dat een vaste prijs aan de verbruiker, het jaar door, met hier en daar een seizoenschommeling, te wijten aan het slecht weder en de geringe vangst, meer zal bijdragen om het visverbruik te bevorderen en te bestendigen dan bradeerprijzen die de mensen met wantrouwen laten kijken naar de uitgestalde vis.

En daarmee zal de handel het waarschijnlijk ook eens zijn dat men er zou moeten toe komen eens en voor altijd een redelijke basisprijs in te stellen voor vis. Een prijs die zou moeten toelaten de reder zijn brood te verdienen, de handelaar een normale winst te maken en de verbruiker zijn stukje vis elke week op zijn telloor te hebben.

De mens en de zee

SCHILDPADDENSOEP

Sir Arthur Grimble vertelt hoe op de eilanden het verhaal de ronde doet dat sommige stammen de macht bezitten zeeschildpadden uit zee te roepen. Deze verhalen deden hem echter denken aan andere verhalen die iedereen wist te vertellen, maar nog nooit zelf beleefd had. Moest schrijver redelijk dik geweest zijn, dan zou hij nooit gezien hebben wat hij zag op het strand van de Butaritari-lagune.

Een avond zat hij, samen met de oude Kitona, in een bootje. De oude sprak over de schoonheid van dikke personen. «Een hoofd over de stamhoofden, verklaarde hij plechtig, herkent men aan zijn vorm. Wanneer hij zit, zit hij lijk een berg op zijn zetel, staat hij recht, dan zwelt hij op in het midden, voor en achter, als een zeeschildpad. Gij, Blanke Man, zijt de meest magere blanke man die ik ooit gezien heb. Gij zit op geen enkele basis. Gij moet schildpaddenvlees eten, dan zult gij wel beginnen zwellen op de nodige plaatsen».

Hierop vroeg Sir Grimble hoe hij dergelijk zeldzaam vlees zou kunnen bemachtigen, waarop de oude antwoordde dat de leden van zijn stam, de Kuma, 17 mijl verder, erfelijke schildpaddenroepers waren van de hoofden van Butaritari en Makin-Meang. Zijn neef was zelfs een leidend personage in deze sport. Op eenvoudig verzoek verliet zijn geest het lichaam en zocht het schildpaddenvolk in haar woonplaats, diep in zee aan de Westelijke horizon, en nodigt hen uit tot een dansfeest in het dorp. Zo de geest de uitnodigende woorden goed uitsprekt (en slechts weinigen kennen dit geheim) volgen hem de schildpadden tot op de oppervlakte van het water, luide vreugdekreten uitend en laten zich leiden tot het strand van de lagune, waarna de geest terugkeert naar zijn oorspronkelijke woning en de gehele stam op de hoogte brengt van de komst der gasten. Het is eenvoudig, maar ge moet het kennen.

Natuurlijk werd aanstonds ingegaan op de uitnodiging om aan dergelijke plechtigheid deel te nemen.

Die bepaalde dag kwam Kitona met zijn gast in het dorp Kuma aan. De dikke, vriendelijke man, welke zichzelf bestempelde als de afstammeling en erfgenaam van de schildpaddenroepers, kwam waggelend op het strand om zijn bezoekers te begroeten. Hij was aanstonds bereid zijn kunst te beproeven: de schildpadden zouden rond vier uur in de namiddag aankomen. Doch de Blanke Man moest op zijn woorden letten en van nu af aan het woord schildpad niet meer uitspreken, doch hen «zijn vrienden uit het Westen» noemen, zo de dieren het andere woord nog zouden horen, zouden ze wellicht niet komen.

Terwijl zijn geest de reis zou on-

dernemen, moest de blanke gast zich in de hut van het hoofd ophouden, de schildpaddenroeper kroop in een andere hut en verdween uit het zicht. Intussen was het dorp in drukke voorbereiding tot het feest: vrouwen mieken feestkransen met de bloemen door de kinderen vergaard, de mannen polijstten in stilte hun paarlemoeren opsmuk. Hun vrienden uit het Westen waren uitgenodigd tot een dansfeest en alles moest de schijn geven dat het zo zou zijn.

De uren kropen evenwel voorbij, niets gebeurde. Vier uur was sinds lang voorbij en de Blanke Man begon reeds alle hoop te verliezen toen plots een gehuil opsteeg uit de hut van de Grote Dromer. «Teirake, teirake» riep hij uit: staat op, staat op, onze vrienden uit het westen komen, laat ons naar het strand gaan en hen begroeten.

Het ganse dorp snelde in draf naar het strand, honderden mannen liepen in het water tot het aan borsthoogte kwam, roepend: onze vrienden uit het westen komen. De bloemenkransen waren om de halzen geslingerd en er werd gewacht.

En daar kwamen de «vrienden uit het Westen»: De Dromer riep in extase: Daar is de koning uit het Westen om mij te begroeten. Inder-

daad een paar meter verder glom de vorm van een schilpadrug in het glasgroene water en daarachter zwom een ganse vloot schildpadden. Zo ver het oog kon reiken zag men niets dan schildpadden. En onder het gejubel der ganse bevolking trok de stoet strandwaarts. De mannen begroetten hun bezoekers als oude vrienden, vrouwen en kinderen klaptten rhythmisch in de handen alsof het dansfeest al begonnen was.

Toen de schildpadden met hun buik het strand bereikten, bleven ze wachten, aanstonds waren mannen klaar om hen op het strand te dragen, waar ze onmiddellijk met bloemenkransen getooid werden. En dan begon een woeste dans rond de hulpeloze dieren die niet het minste teken van paniek gaven.

Later, toen het vallende tij de schildpadden hoog en droog op het strand achtergelaten had, kwamen de mannen met messen om de dieren te doden en in stukken te snijden.

De ganse nacht duurde het feest in het dorp. Sir Grimble kreeg een reuzenportie schildpaddenvlees naast zich, doch hij moest bekennen dat hij nooit dik geworden is op de Gilbert-eilanden...

(Vervolgt)

150 jaar zeevisserij te Oostende

In het speciaal nummer van het Bulletin der Handelskamer van Oostende, verscheen (onderstaande studie van de hand van de secretaris van het V.B.Z. over de ontwikkeling van de Zeevisserij te Oostende sinds het begin der 19e eeuw.

FRANSE BEZETTING

Oostende heeft als havenstad, in de loop der eeuwen veel te lijden gehad: oorlogen, bezettingen, vernielingen door de legers en door de zee, economische en politieke moeilijkheden, enz...

Het zeevisserijbedrijf kende, tengevolge hiervan, hoogten en laagten, moeilijkheden en af en toe een bloeiperiode.

Bij het begin van dit geschiedkundig overzicht, anno 1800, belevden we opnieuw de zoveelste bezetting van vreemde legers en de zoveelste beschieting uit zee, die helaas niet de laatste zou zijn die onze goede stad gekend heeft.

De Fransen hadden ons land en onze stad veroverd, de Engelsen hadden het vooral op de Oostendse sleutelpositie gemunt en Commandant Muscar kon slechts ten koste van buitengewone inspanningen en taktiek de stad in handen houden.

Met de Franse overheersing kwam de Franse terreur over ons land. Jongelingen werden gedwon-

gen ingelijfd in de Franse legers en onze vissers moesten dienst nemen bij de Franse oorlogsmarine te Brest. Tengevolge hiervan doken velen onder. De weinige vissers die nog in zee staken liepen dagelijks gevaar door Engelse oorlogsbodems opgepikt en meegevoerd te worden naar Engeland.

Dat het zeevisserijbedrijf hierdoor zeer achteruitging, is logisch. In 1803 bracht Napoleon een bezoek aan onze stad, maar de haven en de visserij interesseerden hem enkel in zoverre ze zijn plannen voor invasie in Engeland konden dienen.

1808 was een rampjaar voor onze stad: tengevolge van een tempeest braken de dijken door en gans de kuststreek tot Zeeland, stroomde onder. De haven verzandte: in 1810 kon men, bij laag water, te voet door de havengeul wandelen.

UNIE MET NEDERLAND

In 1815, na de val van Napoleon, wordt ons land bij Holland ingelijfd. Veel wordt niet verwacht van de nieuwe regering om haven en visserij nieuw leven in te blazen, omdat Nederland zelf grote havens bezit en een eigen visserijbedrijf heeft.

Toch worden op 23 Juni 1820 de handelsdokken ingehuldigd en worden premieën toegekend aan de visserij. De bedrijvigheid van onze

vissers moet toegenomen zijn want we vernemen dat in 1827 door Oostendse vissers een dode walvis van 31 m. lengte op het strand gesleept wordt.

Hoe het met onze visserij gesteld was gedurende de Franse overheersing, hebben we niet nauwkeurig kunnen achterhalen, maar we kunnen er ons wel een gedacht over vormen wanneer we weten dat in 1787, 70 buyzen ofte schuyten Oostende als thuishaven hadden en dat in September 1830 bij de Belgische omwenteling er een dertigtal kleine vissersvaartuigjes waren.

Dat het niet goed ging in de visserij, bewijst onder andere het request van de Oostendse Handelskamer, in 1817, dat bij het Gemeentebestuur en de Regering om aandacht en bescherming voor dit bedrijf vroeg.

Ook op sociaal gebied was de toestand niet rooskleurig. In 1829 werd de «Voorzorgskas der Visschers» opgericht om de vissers te verzekeren tegen werkloosheid, ziekte en ongevallen. Deze kas werd in December 1850 bij Koninklijk Besluit erkend en bleef haar activiteit uitoefenen tot de laatste oorlog.

ONAFHANKELIJK BELGIE

In 1836 deed de Oostendse Handelskamer, gesteund door het Gemeentebestuur, een oproep aan de regering om de zeevisserij te beschermen tegen de vreemde invoer van vis. Men vroeg radicale stopzetting van alle visinvoer. De regering antwoordde echter met het leggen van beschermende tollarieven die even effectief waren. En om dit bedrijf nog meer te helpen, werden premieën toegekend die de heropleving moesten mogelijk maken.

In 1839 waren, tegenvolde hiervan reeds 80 sloepen te Oostende. De vissershaven was toen in de kreek die nu nog bestaat rechtover het zeestation.

In 1842 telde de vloot 100 vaartuigen en waren er bovendien 6 grote schepen van 50 tot 60 T., terwijl de werven geen handen genoeg hadden om de nieuwbouw bij te houden.

De regeringsbescherming maakte het opnieuw mogelijk dat de visser uit zijn lastig en gevaarlijk beroep een menselijk loon kon halen. Dra beoefenen de Oostendse vissers alle takken der zeevisserij: zoute haringvisserij, verse visvangst met de korrestok waarvan ze in 1822 het gebruik hadden geleerd aan de Engelsman Cowley.

In 1836 werd een «Verzekeringsmaatschappij op de Vischboten» gesticht en in 1842 kwam een «Maatschappij voor Onderlinge Verzekering van Visscherssloepen» tot stand.

HET GAAT BETER

Met Oostende, ontwikkelde de visserij zich op de ganse kust, ziehier enkele cijfers over de gehele Belgische Zeevisserij:

	Vaartuigen	Ton	Vissers
1841	185	5.265	1.108
1865	269	10.158	1.646
1904	418	18.810	2.021

Van 1840 tot 1858 kenden de Oostendse vissers rijke voorspoed, vooral de kolyaart (gezouten kabeljauw) leverde goede vangsten. Van 1843 tot 1867 bracht men jaarlijks gemiddeld 13.000 Tonnen aberdaan in onze haven.

V.B.Z. KALENDER

Donderdag 4 Februari :
ZITDAG ZEEBRUGGE
Zaterdag 6 Februari :
ZITDAG NIEUWPOORT
Donderdag 18 Februari :
ZITDAG ZEEBRUGGE
Vrijdag 26 Februari :
FILMAVOND OOSTENDE

Elke dag (behalve Vrijdag):
RAADPLEGING
DOCUMENTATIE
VOOR DE LEDEN



DE SPREUK
VAN DE WEEK

DE AANVOEVER-
WACHTING
INTIJD
BEZORGEN,
IS DENKEN
OP DE
VERKOOP
VAN
MORGEN !

Denk een ogenblikje na

Reders, wanneer gij uw schip laat binnenkomen, is het noodzakelijk dat de kopers weten hoeveel en welke soort vis er op de markt zal zijn. Zoniet loopt gij het gevaar dat de kopers hun vis zullen bestellen in het buitenland omdat ze, niet zeker zijnde van de aanvoer op onze markt, hun klanten willen voorzien van vis.

Ook voor de uitvoer is het noodzakelijk dat de kopers op voorhand verwittigd zijn van de aanvoer.

Het V.B.Z. zorgt er voor dat Uw aanvoerverwachtingen bekend gemaakt worden aan iedereen die het interesseert : langs de pers, langs de radio, in de vismijn, enz...

Help ons, in uw belang, deze aanvoerverwachtingen zo klaar en juist mogelijk op te stellen. Verwittig ons wanneer gij denkt dat uw schip zal binnenkomen, vanwaar het komt en wat het ONGEVEER meeheeft.

Het V.B.Z. en Gelukwensen voor de G.K.Z. schipper van Charvic

Het V.B.Z. heeft, in verband met de achterstallige bijdragen voor de G.K.Z. een onderhoud gevraagd met het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg. Het is ons nog onmogelijk de uitslag van deze bespreking mede te delen. Het is echter in het belang der reders dat ze de onderrichtingen van het V.B.Z. in deze aangelegenheid volgen, willen we een bevredigende oplossing bekomen.

Maandag verkocht de O.335 «Charvic», schipper Albert Devos zijn vangst in de vismijn te Oostende. Niettegenstaande de prijzen van de vis over 't algemeen flink gedaald waren, bekwam de vis van dit vaartuig de beste prijzen en maakte zijn recordsomming.

De schipper werd door verschillende personen geluk gewenst om zijn prachtige vangst Yslandse vis van uitstekende kwaliteit.

Proficiat Bertje !

Vispropaganda in het Gentse

Het programma van Julien Terryn voor Februari.

Onze Gentse propagandist heeft voor de maand Februari een druk programma klaar, dat heel zeker goede gevolgen zal hebben op het visverbruik gedurende de vastenperiode :

30 Januari : school Reinaertstraat Gent : voordracht met film en proeven voor gans de school : VIS en OESTERS.

30 Januari : Wiezers-Club V.T.B. : voordracht met film en proeven : VIS en OESTERS.

1 Februari : Gemeenteschool Le-deberg.

2 Februari : Huishoudschool Perstraat, Gent, 1e groep.

8 Februari : School Meulestede, Gent.

9 Februari : St. Baafs Instituut, Gent.

15 Februari : Huishoudschool Perstraat, Gent, 2e groep.

16 Februari : St. Baafs Instituut, Gent.

22 Februari : Huishoudschool Perstraat, Gent, 3e groep.

23 Februari : publieke voordracht St. Amandsberg.

24 Februari : Gemeenteschool St. Amandsberg.

We kunnen de belanghebbende firma's uit het Gentse en omgeving slechts aanraden hun steun te willen geven aan deze werker in het voordeel van het visverbruik.

Het visrestaurant, een succes op het autosalon.

Het visrestaurant op het autosalon te Brussel heeft op Zondag 23 Januari alle records geklopt : 880 visdinners werden opgediend.

De leiding van het restaurant was in handen van de h. Depuydt. Als chef van de keuken, de Oostendse chef-kok : Carlier, voorzitter van de Oostendse afdeling van de Vatelclub, bijgestaan door de zoon van de h. Depuydt.

En dat het er lekker was heeft niet gezegd. Reders, die alle dagen gelegenheid hebben om vis te eten, hebben de weg naar het visrestaurant gevonden. De h. Charles Seghers, werd er Zondag, in gezelschap van de h. A. Brusselle opgemerkt achter een schotel heerlijk gebakken tong met fritten.

Rouwbeklag

Op Donderdag 21 Januari overleed te Oostende, in de ouderdom van 90 jaar, de h. Gustaaf Van Vaerenbergh, vader van de h. Frans Van Vaerenbergh, kabinetsattaché bij de Minister van Verkeerswezen. De begrafenis had plaats op Maandag 25 Januari in de St. Petrus en Pauluskerk te Oostende.

«Het Visserijblad» biedt aan de diepbedroefde familie zijn diepe gevoelens van deelneming in deze zware rouw.

VOORLOPIGE STATISTIEK DECEMBER 1952 1953

VISSOORT	Gewicht		Opbrengst		Gem. prijs	
	1952	1953	1952	1953	1952	1953
I. DEMERSALE VIS						
Schelvis	160.821	248.459	1.444.726	1.700.530	8.98	6.84
IJlandse schelvis	91.600	175.219	898.526	1.345.805	9.81	7.68
Noordzee schelvis	69.221	73.240	546.200	354.725	7.89	4.84
Kabeljauw	546.688	530.937	5.597.409	5.008.859	10.24	9.43
IJlandse kabeljauw	243.497	284.786	2.495.492	2.881.680	10.24	10.12
Noordzee kabeljauw	303.191	246.151	3.101.917	2.127.179	10.23	8.64
Schol (Pladijs)	518.204	421.069	3.755.993	2.164.200	7.25	5.14
Koolvis	—	163.128	—	969.830	—	5.94
Wijting	586.645	435.016	1.756.509	1.271.337	2.99	2.92
Tong	608.793	576.328	14.754.554	12.707.598	24.23	22.05
Tarbot	93.774	114.930	1.824.885	1.934.618	19.46	16.83
Roggen	389.111	247.335	2.446.765	1.716.628	6.29	6.94
Totaal	3.239.133	2.737.202	35.085.859	27.473.600	10.83	10.04
Andere soorten	610.311	1.596.891	1.697.905	3.876.974	12.78	6.49
TOTAAL DEMERSALE VIS	3.849.444	3.334.093	36.783.764	31.350.574	9.55	9.40
PELAGISCHE VIS						
Volle haring	141.575	376.190	575.891	1.098.348	4.07	2.92
IJle haring	2.633.120	2.423.382	5.936.161	3.804.716	2.25	1.57
Vleetharing	—	—	—	—	—	—
Makreel	—	952	—	7.215	—	7.58
Sprot	135.523	377.796	915.898	1.098.718	6.76	2.91
Andere soorten	2.015	2.900	6.602	18.350	3.27	6.32
TOTAAL	2.912.233	3.181.220	7.437.552	6.027.247	2.55	1.89
SCHAAL- EN WEEKDIEREN						
Garnaal	55.101	149.607	1.571.386	3.238.548	28.52	21.65
Andere	39.005	29.336	192.332	167.535	4.94	5.71
TOTAAL	94.106	178.943	1.763.718	3.406.083	18.74	19.03
ALGEMEEN TOTAAL	6.855.783	6.694.256	45.985.034	40.783.904	6.71	6.09

De G.K.Z. naar het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

In het Staatsblad van 15 Januari 1954 verscheen het Koninklijk Besluit van 18 December 1953 houdende overbrenging van de diensten voor de vergoeding der schade voortvloeiende uit arbeidsongevallen overkomen aan zeelieden, van het Ministerie van Verkeerswezen naar het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Onder deze diensten wordt verstaan : de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij te Oostende en de Gemeenschappelijke Kas voor de Koopvaardij te Antwerpen.

De G.K.Z., nauw verbonden in haar werking met de sociale wetgeving behoort ontegensprekelijk bij het Ministerie van Arbeid en Sociale Zaken. Deze overbrenging komt aldus op tijd en zal in de toekomst de reactiviteitswetten welke in de laatste tijd herhaaldelijk voor de zeevisserij worden uitgevaardigd, voorkomen.

De G.K.Z. bleef gedurende 21 jaar bij het Ministerie van Verkeerswezen. Hierna geven wij de naam van de ministers die gedurende het 24-jarig bestaan der G.K.Z. het beheer over deze instelling hadden. Tussen haakjes vermelden wij de duur van hun mandaat : Baels, Minister van Landbouw en oprichter der G.K.Z. (1/7/30 — 21/5/31); van Dievoet (5/6/31 — 22/5/32); Forthomme (23/5/32 — 12/6/34); Dierckx, Verkeerswezen (12/6/34 — 20/6/34); du Bus de Warnaffe (20/11/34 — 34/3/35); Spaak (25/3/35 — 26/5/36); Jaspas (13/6/36 — 25/10/37); Marck (24/11/37 — 5/1/40); Delfosse (6/1/40 — 10/5/40); Claeys (Secretaris-Generaal (11/5/40 — 26/9/44); Rougvaux (27/9/44 — 12/3/47); Van Acker (20/3/47 — Juli 1949); Segers (22/7/49 — 14/1/54); vanden Dale (vanaf 15/1/54). In totaal 12 ministers en 1 Secretaris-Generaal.

De wekelijkse brief van stierman Lèeze

Kales, 22 Januari 1954.

Beste Menschen,

'k Zitten nu in Kales, binnengelopen van 't slecht weere. Je gaat wel zien dat ik de visscherij op de Witte Bank hebben verlaten en dat ik nu achter den haring zitten. Ja 'k hebbe 't stillegezet. 't Was daar niet meer menschelijk, niets te vangen en wel schone prijzen, maar alles bij mekaar genomen is er weinig te verdienen en we zijn 't afgetrapt.

En 'k moet je zeggen dat 't met den haring entwat beter is. Waar dat ze allemaal uitkomt, de duivel is 't wijs. Maar ze zit er en voor lange. Veele te vangen en dat maakt op de lange duur ook nog een opbrengste.

't Is den helft van de tijd wel ambettant als de haring achter den hoek van de Kaap gris nes zit en je eerst goed moet uitkijken of 't er geen koolbak in 't ronde is voor dat je je netjes rischert. Maar ja 't gaat hij ook en als 't en een meertje verder zit dan dat we mogen gaan, is 't wel triestig om ze voorbij je korre te zien zwemmen al die goudstukjes.

't Er is maar een ding die lastig is, en dat is met mijn koppage. Als 't een beetje slecht weere is, willen die mannen niet naar buiten. Ze zeggen dat er toch niets gaat te vangen zien en dat ze liever gaan doppen. Maar dat maakt mijn rekening niet. Alzo mis je veele kansen om entwat te verdienen. En 't schijnt dat 't in de kleine visserij nog erger is. Dat de menschen als 't er geen werk is kunnen gaan doppen, 'k zijn daar volledig mee accoord. Ze moeten zij ook leven. Maar dat door die dop er vele zijn die liever op hun ... (censuur van de redactie) zitten is ook niet aan te nemen. En tenslotte wien is 't die dat allemaal moet betalen? De deen die een beetje geld verdient. En wat moet je dan zeggen van de eigenaare die meevaart? Als 't er niet gevaren wordt, verdient hij

ook geen cent, maar hij kan niet gaan doppen, 't is hij zogezegd kapitalist, en pertank zoudt hij dat geld even goed kunnen gebruiken om toe te komen. 'k Zien 't accoord dat zijn part een beetje groter is dan van zijn matrozen, maar daarmee moet hij ook zijn schip onderhouden en als 't hij een netje verspeelt, mag hij scharten in zijn portemonnaie en 't kost allemaal stukken van menschen. Is er entwat aan 't schip, de reparateur moet geld zien, koopt hij mazout of garen, 't moet boter bij de vis zijn. Wil je geen onverwachte grappen tegenkomen, betaal dan maar je assurance op tijd. 't Ligen daar een gehele boel rekeningen te wachten die allemaal op tijd moeten betaald zijn of je schip ligt aan de kaai. En wat hebt je dan nog over. En ieder jaar moet je dan nog je lidgeld van Belg te zijn aan de fiscus betalen, en hier is 't niet van alle Belgen gelijk voor de wet, Sociale lasten : verdiend of niet verdiend : je mag afdokken.

Me gaan er van zwijgen. 't Zijn menschen die me gezeid hebben : stierman, je zit gij alsan maar op 't zelfde been te knagen, 't hebt gelijk een hekel aan betalen en de ontvanger van de Christinestrate ziet er gelijk geen goeie vriend uit van je. 't Er zijn er voorzeker nog zulke gelijk ik. Als ge ze maar verdiende gelijk of dat 't zijn moet, je zoudt ze geren afdokken.

't Er is hier maar een ding die goed is in Frankrijk en 't zijn de druppels. 'k Hebbe juist een zware koude en 't gaat me deugd doen van een ferme poester te kunnen pakken (zonder kaffie wel te verstaan) voor dat ik in mijn kooie kruipe.

En 't is 't geene dat ik nu seffens gaan doen. Alla, aan elk 't zijn goeie dag en tot de volgende keer.

Stierman Lèeze.

Berichten aan zeevarenden

ALGEMEENHEDEN

2/13 «Lichtenlijst 1953» verschenen.

Er wordt ter kennis van de belanghebbenden gebracht dat de Belgische «Lichtenlijst 1953» verschenen is.

Deze lichtenlijst geeft een beschrijving van alle drijvende en vaste lichten die het kustgebied bebakenen van de naderingen van de Schelde, van Gravelines ten W. en van Westkapelle ten N tot Vliissingen, benevens de bebakening van de Schelde van Vliissingen tot Antwerpen.

De «Lichtenlijst 1953» is verkrijgbaar tegen de som van 25 frank bij de Hydrografische Dienst der Kust, Oostende-Kaai, bij de Antwerpse Zeediensten, Loodsgebouw, te Antwerpen en in de handel te Antwerpen en te Oostende.

(Hydrografie Oostende)

BELGIE

2/15(T) Noordzee. — S sector. Schietoefeningen op vlottend doel.

1. Van 1 Februari 1954 tot 31 December 1954 kunnen schietoefeningen uitgevoerd worden door schepen van het «Zeekorps» binnen de zone bepaald door de volgende punten :

1. 51°21'00"N 2°05'00"E punt A.
2. 51°21'00"N 2°13'00"E punt B.
3. 51°22'00"N 2°19'00"E punt C.
4. 51°28'00"N 2°19'00"E punt D.
5. 51°29'15"N 2°05'00"E punt E.

2. De schietoefeningen zullen uitgevoerd worden op de werkdagen van Maandag tot en met Vrijdag.

Het vuren zal geschieden vanuit de Zuidergrens (lijn A-B-C) van de hogervermelde zone in Noordelijke richting.

De schietzone zal niet bewaakt worden.

3. De oppervlakteoefeningen zullen over dag en 's nachts uitgevoerd worden op geslept of geankerd vlottend doel.

De luchtafweeroefeningen zullen uitgevoerd worden op doelen van verschillende aard doch alleen over dag.

4. De aan de oefeningen deelnemende eenheden zullen de volgende seinen voeren :

— over dag, een grote vlag B van het Internationaal Seinboek.
— 's nachts, benevens de reglementaire navigatielichten, 3 rode lichten 6 voet boven elkaar en rondom zichtbaar op een afstand van 5 mijl.

5. Nadere berichten zullen de juiste tijdstippen opgeven gedurende dewelke deze oefeningen zullen plaats hebben.

Alle zeevarenden worden uitdrukkelijk verzocht buiten de schietzone te blijven.

(Zeekorps Oostende).

2/16(T) Noordzee. — S sector Schietoefeningen op vlottend doel. Luchtafweeroefeningen.

Zie B.a.Z. 2/15(T)-1954.

Schietoefeningen zullen uitgevoerd worden door eenheden van het «Zeekorps» binnen de zone bepaald door de volgende punten, zoals vermeld in B.a.Z. 2/15(T)-1954 :

1. 51°21'00"N 2°05'00"E punt A.
2. 51°21'00"N 2°13'00"E punt B.
3. 51°22'00"N 2°19'00"E punt C.

4. 51°28'00"N 2°19'00"E punt D.

5. 51°29'15"N 2°05'00"E punt E.

Deze oefeningen zullen gehouden worden als volgt :

— Maandag, 1 Februari 1954 : oppervlakteoefeningen van 1200h tot 1800h GMT (1300h tot 1900h plaatselijke tijd),

— Dinsdag, 2 Februari 1954 : oppervlakte- en luchtafweeroefeningen van 0700h tot 2300h GMT (0800h tot 2400h, plaatselijke tijd),

— Woensdag, 3 Februari 1954 : oppervlakte- en luchtafweeroefeningen van 0700h tot 1800h GMT (0800h tot 1900h, plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 2/15(T) 1954 zijn van kracht.

(Med. Zeekorps Oostende 8-1-54 — H.17155).

2/17 Belgische Kust. — Wrak «O.137».

Positie : 51°12'13"N 2°45'54"E.

Het wrak van het gezonken vissersvaartuig «O.137» ligt in bovenvermelde positie, even be-N de 4m-lijn op de S-rand van de Stroombank.

Op de kaart dient dit wrak aangeduid door het symbool voor een gevaarlijk wrak.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken».)
(Hydrografie Oostende).

2/18 Schelde. — Rede Antwerpen. Wrakboei opgenomen

Positie : 51°12'58"N 4°23'19"E.

Het wrak van het binnenschip «Haydn» gezonken op ongev. 150 m van afzak 17A der Scheldekaaien is geborgen.

De ter dekking van dit wrak uitgelegde wrakboei is opgenomen.

B.a.Z. 1/12(T)-1954 vervalt.

(Zie Belg. krt. «Schelde».)
(Med. Zeediensten Antwerpen 19-1-54 — H.17279).

2/19 Correctie. — B.a.Z. 1/2-1954.

In B.a.Z. 1/2-1954 betreffende de «Dringende Berichten aan Zeevarenden» (D.B.Z.) dient par. 2 als volgt gewijzigd :

2) Telefonisch (O.S.U.) : uitgezonden in het Nederlands — frequentie 1708 Kc/sec (175,6m) daarna in het Engels — frequentie 2182 Kc/sec (137,5m).

Overigens ongewijzigd.
(Hydrografie Oostende).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 20/1/54.

233. West-Schelde. W Nadering. — Positie 51°22'15"N 3°12'15"E. De groen en zwart geschilderde wrakspaarboei is ongeveer 1/4 mijl NE uit haar positie. 251915

249. West-Schelde. W Nadering. — Positie 51°23'58"N 3°16'34"E. Wraklichtboei «Empire Blessing» is ongeveer 100 meter 180° verdreven. 312115

12. Oostende NE Nadering. — Positie 51°17'15"N 2°57'37"E. De stortlichtboei Oostende is 375 meter SE-waarts verdreven. 140757

14. West-Schelde. W Nadering. — Positie 51°22'20"N 3°05'53"E. De lichtboei A2 is tijdelijk opgenomen. 191807

16. West-Schelde. W Nadering. — Positie 51°22'15"N 3°07'03"E. De wraklichtboei «Elephtheria» is 200m tot 400m naar het NE verdreven. 200531

TECHNIEK

De hydraulisch bewogen keerkoppeling met reductor

De stijgende eisen die aan de motor-vaartuig immers meer voor- dan achteruit, en hoe minder delen bij de vooruitstand in beweging zijn, des te minder slijtage ondervonden wordt.

Het omkeren van de schroefasbeweging wordt meestal uitgevoerd door een tandwielwerk, waarvan sommigen uitgerust zijn met een tussenas.

Door de koppelingen in de tandwielen van de reductor zelf onder te brengen, is men er in geslaagd het geheel als een stevig, compact en weinig plaats innemend mechanisme uit te voeren, waarmede motorvermogens, groter dan dusver mogelijk was met gewone keerkoppelingen, op een vlotte wijze kunnen overgezet worden.

Daar de tandwielen meestal van het helicoidaal- of schroefvormig (schuin) type zijn, wordt een praktisch geruisloze gang verkregen, welke nog verhoogd wordt doordat ze vrijwel voortdurend in olie draaien. Het is duidelijk dat dit een zeer voordelige invloed heeft op de slijtage.

Is het verhogen der toerentallen een feit, dan is het evenzeer waar dat een treiler, evenals een sleepboot, met een langzaam draaiende schroef moet uitgerust zijn om in goede bedrijfsvoorwaarden te kunnen werken.

Deze eis noodzaakt de scheepsbouwer tot het installeren van een reductor tussen de motor en de schroef, waar gewoonlijk reeds een keerkoppeling aanwezig is, daar hier in de meeste gevallen de voortstuwingsmachines grotendeels van het niet-omstuurbaar type zijn.

Het verschijnen van de hydraulische bewogen keerkoppeling met ingebouwde reductor mag dan ook beschouwd worden als een der best geslaagde oplossingen welke aan genoemd probleem gegeven werden.

UITVOERINGEN

De hoofdfunctie van de keerkoppeling is het overbrengen van het volle machinevermogen op de schroefas, en dit zowel in vooruit- als in achteruitbeweging, met daarbij nog een neutrale- of stopstand voor de perioden dat geen vermogen op de schroef dient overgebracht te worden. Daarbij moet het mechanisme zodanig ontworpen zijn dat een reduceer- of vertragsinrichting, al naar gelang de noodzaak met verschillende verhoudingen, ingebouwd zijn, of evenwel gemakkelijk kunnen aangebouwd worden.

De meeste keerkoppelingen van het hydraulisch type zijn uitgerust met twee koppelingen, de ene om het machinevermogen in voorwaartse, de andere in omgekeerde draaiing op de schroefas over te brengen. Deze koppelingen worden door middel van olie onder druk, toegevoerd door een tandwielpompe met ruim debiet, in- of uitgeschakeld.

Werkende in vooruitstand moet een keerkoppeling zo weinig mogelijk onderdelen in beweging hebben bij het rechtstreeks overbrengen van het vermogen op de schroefas. Gewoonlijk beweegt een

deel, daar in de meeste gevallen het gewoon verdraaien van een kleine hefboom volstaat om het mechanisme te bedienen. Manoeuvreren is buitengewoon gemakkelijk, vergt geen krachtige inspanning en indien gewenst kan een handige en weinig plaatsnemende afstandsbediening van uit de brug, door middel van lichte ketting of kabel, opgesteld worden.

In het geval waar de reductor in de keerkoppeling

DE SCHROEFAS LAGER BRENGT DAN DE KRUKAS

kan de schroef dieper in het water draaien en moet de fundatie van de motor hoger gebouwd worden. Deze omstandigheid laat meer ruimte toe onder de machine, wat ten goede komt aan het onderhoud, het nazicht en de inspectie van de bilges. Indien wenselijk kan deze ruimte zelfs de bunkercapaciteit van brandstof of olie ten goede komen.

De platformruimte rond de motor wordt groter en biedt ruimere mogelijkheden voor de opstelling en het onderhoud van hulpwerktuigen, zoals hulpmotor, dynamo, compressor, pompen, oliekoeler, en zo meer.

Samenvattend biedt de hydraulische keerkoppeling met reductor :

1. een kleine lengte voor de krachtoverbrenging ;
2. een compact en eenvoudig ontwerp ;
3. een zachte werking, gemakkelijk en snel manoeuvreren ;
4. een lang achteruitdraaien zonder warmlopen ;
5. gering onderhoud en lange en storingsvrije levensduur ;
6. soepel in aanwending met 1, 2 en 4 motoren.

Bovenstaande maakt het duidelijk dat dit mechanisme door de zeer hoog gestelde eisen een uiterst gespecialiseerde inrichting is in de uitrusting van de machinekamer, en praktisch een onafscheidbaar onderdeel van de voortstuwingsmotor uitmaakt.

De onderhoudsvorschriften van de bouwer moeten dan ook zorgvuldig nageleefd worden. Onnauwkeurige afstellingen en niet soepel werkende afstandsbedieningen veroorzaken de meest voorkomende storingen, veelal met vernielende gevolgen. Het juiste peil van een dergelijke oliesoort, nodig niet alleen om de tandwielen te smeren maar ook te koelen, is in alle typen van primair belang.

Hier geldt ook steeds :

Enkele grammen voorzorgen zijn ruim een kilogram herstellingen waard.

EFFICIENCY.

Uitvoercommentaar December 1953

De maand December 1953 kende een zeer sterke daling van onze uitvoer van bodemvis : geen enkele buitenlandse koper bleef ons in dezelfde mate trouw als in 1952, zelfs Nederland - onze Beneluxvenoot - niet. En nochtans de visprijzen waren dit jaar minder dan in 1952. Maar de aanvoer was in alle landen wel toegenomen en bijgevolg ook bij de concurrerende landen.

Ook de haringuitvoer daalde, maar dit was te wijten aan de mindere aanvoer. Tsjecho Slowakije bleef een goede klant, zodanig goed zelfs dat hij de mindere uitvoer naar andere landen bijna volledig compenseerde en er toch nog ietwat de prijs in hield. West-Duitsland en Nederland bleken minder goede haringafnemers, gedeeltelijk ook wel omdat de eigen aanvoer zeer hoog bleef.

De uitvoer blijft nog altijd de kurk waarop onze prijzen drijven moeten, doch dit geldt niet naar Nederland dat bijvoorbeeld kabeljauw kocht aan de fantastische prijs van 5.88 fr. per kgr. (transportkosten en verpakking inbegrepen).

**KOOPT
ALLES BIJ
SCAP**

Uitvoer naar Duitsland

De douaneposten zullen voortaan vanaf 17 u. gesloten zijn, overuren worden niet meer gedaan. Dit bericht betekent voor onze uitvoerders naar Duitsland - per vrachtwagen een ware handicap. De haring welke in de voormiddag te Oostende aangekocht is zal bijgevolg niet meer kunnen dezelfde dag over de grens gaan en binnen de 24 uur ter bestemming zijn. De Nederlandse uitvoerders naar Duitsland blijven daarentegen bevoorrecht door de Nederlandse grensposten dag en nacht open zijn.

Op verzoek van de uitvoerders naar Duitsland is het Verbond bij de bevoegde overheid tussen gekomen om deze kwestie te regelen en mogen we ons er aan verwachten dat deze moeilijkheid zo spoedig mogelijk zal onzeild worden, in het belang van onze regelmatige export naar Duitsland.

DE WINST AAN PLAATSRUIMTE

door de inbouw van de koppelingen in het tandwielwerk van de reductor, haar eenvoudig en weinig werkende delen, is aanzienlijk. Mede door de kleine koppelingdiameter en het geringere gewicht door de veel kortere bouw, stelt ze de gewone platerkeerkoppeling in de schaduw.

De totale lengte van motor en keerkoppeling is in verschillende gevallen zelfs minder gebleken dan van een traaglopende, omstuurbare machine van het zelfde vermogen, welke rechtstreeks en aan een zelfde snelheid, de schroef aandreef.

DE REDUCTOR

maakt een trage en doeltreffende snelheid van de schroef mogelijk, en stelt de motor in staat, draaiende aan de ontworpen, en dus meest gunstige snelheid, het maximum-vermogen te ontwikkelen. Deze omstandigheden verzekeren een trilvrije werking.

Het voordeel van een langzaam draaiende schroef met grote diameter, is van voornaam belang bij treilers. Foutieve resultaten welke bij vissersvaartuigen ondervonden werden door het gebruik van te snel draaiende schroeven, heeft de reductor volledig ondervangen.

Een grote schroef is beter geschikt voor zwaar werk, heeft een beter effect bij ruwe zee en vermindert het snelheidsverlies. Traagdraaiende schroeven hebben een kleinere slip, waaruit een aanzienlijke besparing van brandstof en geringer vermogensvraag voor een zelfde voortstuwings-effect, vloeit.

HET GEMAK VAN BEDIENEN

is een niet te onderschatten voor-

Marktberichten

Oostende

MARKTOVERZICHT

Deze week was de aanvoer van verse vis omvangrijker dan de voorgaande weken. De toename was nochtans niet algemeen, gezien IJsland vis afnam in hoeveelheid, terwijl Noorzeevis in grote mate toenam. De tongaanvoer was eveneens groter, vermits ongeveer 8.000 kgr. meer werd aangevoerd, hetgeen wel niet zo heel veel is maar toch bijdraagt tot een meer normale prijsvorming. De vraag naar ronde vissoorten kon dus bevredigd worden terwijl voor platvissoorten gevoelige verbetering intrad.

De 60 vangsten met samen 11.735 bennen vis en ongeveer 40.000 kgr. tongsortering waren verdeeld als volgt :

6 IJslanders met 5.600 bennen eerste klas goed verzorgde vis. Een vermindering dus bij voorgaande week.

3 vangsten van de Noordzee die samen 770 bennen aanvoeren en 5 schepen van de Moray Firth met

1620 bennen voorzien de markt van waarlijk uitnemende vis, waarop niets kan aangemerkt worden.

De Witte Bankers voeren 2.030 bennen vis en 36.000 kgr. tongsortering aan, dit uit 23 vangsten. De aanvoer is dus merklijk groter dan de voorgaande week. De kwaliteit blijft daarenboven even goed.

Deze week kwam ook een vangst uit het kanaal de markt voorzien van 250 bennen vis en 500 kgr. tong. Ook hier was de kwaliteit prima.

De Westvaarders brengen samen uit 15 vangsten 790 bennen vis en 2.300 kgr. tongsortering aan. Tenslotte krijgen we van de Oost nog 6 vangsten die samen 450 bennen vis en 1.200 kgr. tong opleveren.

De markt begon ongeveer op hetzelfde peil als de voorgaande week om stilaan te stijgen en de tweede dag slechts iets onder de prijzen van de voorgaande week te blijven. (dit door de grotere verscheidenheid) De sluitingsmarkt wordt gekenmerkt door een algemene daling, uitgenomen voor iek.

Voor de tongen was de markt — evolutie anders. De eerste marktdag waren de prijzen hoger dan de voorgaande week, om verder te stijgen op de tweede marktdag, zodat ook die dag de prijzen van de vorige week overtroffen werden. Op

de sluitingsmarkt echter dalen de prijzen gevoelig, zodat de laagste noteringen geboekt worden sedert de openingsmarkt van de voorgaande week.

IJslandse vis was weer zeer goed verzorgd en kon wedijveren met gelijk welke ingevoerde vis. De markt vertoonde echter een dalende lijn van openings- naar sluitingsmarkt. (verzadiging van de markt).

Over het algemeen dus een week waarin de aanvoer meer geschikt was om alle vraag te bevredigen, en waarin de prijzen meer gematigd waren.

126 schepen voeren 1.480.800 kg. ijle haring aan voor een totale besomming van 2.675.174 fr. hetgeen een gemiddelde prijs van 1,80 vertegenwoordigt.

ZATERDAG 23 JANUARI

Twee schepen waarvan een met onvolledige vangst. Goede kwaliteit en goede prijzen. 55 B vis en 1500 kg tong.

O.232 Witte Bank	4.000	115.260
O.231 Witte Bank	250	11.590

MAANDAG 25 JANUARI

Omvangrijke aanvoer. Toch minder dan op openingsmarkt van voorgaande week. In totaal 2.505 B Noordzeevis, 1500 B IJslandvis en ongev. 20.000 kg. tong. Grotere verscheidenheid en alle goed verzorgd. De prijzen houden ongeveer het peil van de 1e marktdag van verleden week. Toch is het hoofdbestanddeel nog ronde vis. Heel wei-

nig roggen. Moray vangsten van bijzondere kwaliteit. IJslandvis eveneens puik verzorgd. De besommingen kunnen bevredigen.

O.115 West	2.000	29.230
O.196 West	3.100	31.620
O.318 IJsland	30.000	315.110
N.819 Witte Bank	5.200	92.440
O.200 Witte Bank	4.700	118.680
N.761 West	2.950	60.500
Z.745 Witte Bank	4.500	105.107
O.174 Witte Bank	7.700	142.500
O.166 Witte Bank	6.500	112.390
O.198 Witte Bank	6.500	124.780
O.235 Witte Bank	7.300	147.055
O.239 Witte Bank	11.100	162.630
O.247 Witte Bank	7.700	111.690
Z.519 Oost	4.300	45.230
O.119 Witte Bank	5.100	103.740
O.135 West	3.000	40.430
Z.171 Witte Bank	4.000	97.980
O.128 West	5.800	89.020
O.33 West	3.500	52.070
Z.550 Oost	4.000	49.620
O.305 Moray	22.500	295.110
O.331 Moray	16.000	250.360
N.211 Oost	3.800	42.760
O.532 West	2.150	36.955
O.335 IJsland	45.000	453.120
Z.519 Oost	4.300	45.230

DINSDAG 26 JANUARI

Kleinere aanvoer dan gisteren. 2500 B IJslandvis, 1520 Noordzeevis en ongev. 6000 kg. tong. Hoofzaak is dus IJslandse ronde-vis die goed verzorgd is. Vandaag ook meer platvis voorhanden. De vis is allemaal uitstekend verzorgd. De belangstelling is bijzonder levendig. Prijzen stijgen bij gisteren vooral voor tongen (kleine aanvoer) iek en hondstong. Kabeljauw daalt lichtjes in prijs. IJslandse vis houdt de prijs van de openingsmarkt, met uitzondering van hondstong, heilbot en koolvis die stijgen.

O.118 Noordzee	10.000	132.880
O.276 West	3.000	45.390
O.257 West	2.800	47.470
O.217 Moray	17.500	240.585
O.7 West	2.000	41.470
O.155 Kanaal	13.000	165.330
Z.209 Oost	3.800	45.820
O.267 West	2.700	24.035
Z.212 Moray	10.000	159.710
O.293 IJsland	70.000	709.230
O.83 IJsland	55.000	493.410
Z.549 Witte Bank	6.400	121.400
Z.288 Witte Bank	6.700	150.890
Z.274 Oost	3.500	95.280

WOENSDAG 27 JANUARI

Kleinere aanvoer dan de voorgaande dagen. Verzorging opperbest, kwaliteit eerste klas. 1600 B IJslandvis, 3.395 B Noordzeevis en ongev. 15.000 kg. tongsortering. De ronde vissoorten nemen het grootste deel van de markt in, platvissoorten minder, maar meer dan de vorige dagen. Moray vangst levert magnifieke partij vis, vooral kabeljauw. IJslandvis ook steeds fijn verzorgd. Prijzen lager dan gisteren. Toch kunnen de besommingen nog bevredigen.

Z.226 Noordzee	15.000	167.210
O.152 West	2.000	26.850
Z.529 Witte Bank	3.200	69.740
O.85 IJsland	20.000	207.865
Z.777 Oost	5.400	69.460
B.605 West	2.100	24.675
O.228 Moray	15.000	201.260
Z.539 Witte Bank	4.100	92.520
O.277 West	2.000	20.660
O.66 Witte Bank	7.000	108.260
Z.547 Witte Bank	4.200	87.850
O.313 West	2.700	49.590
O.176 Witte Bank	4.900	98.535
Z.419 Witte Bank	5.200	89.705
O.268 Witte Bank	7.800	135.025
O.297 IJsland	60.000	508.165
Z.528 Witte Bank	4.850	95.830
Z.459 Noordzee	13.500	138.730
Z.412 Witte Bank	4.800	93.060

	23-1-1954	25-1-1954	26-1-1954	27-1-1954
TONGEN, GROTE	43.—43.40	25.50-38.—	30.—39.60	26.80-32.—
3/4 TONGEN	47.—48.20	39.40-43.80	43.60-46.40	36.20-43.40
BLOKTONGEN	37.80-40.40	39.80-43.40	44.—47.60	40.60-45.20
VOOR-KLEINE TONG	35.80	35.80-39.40	41.20-43.—	39.40-41.40
KLEINE TONGEN	29.40	26.—28.60	29.50-32.60	29.40-32.40
TARBOT, GROTE	37.—	33.—34.—	40.—40.50	35.—36.—
TARBOT, MIDDELMAAT	32.—	25.—30.—	29.—34.50	21.—29.20
TARBOT, KLEINE	.....	15.—18.—	16.—24.—	16.—18.—
GRIET, GROTE	.....	.....	.....	.....
GRIET, MIDDELMAAT	.....	.....	.....	.....
GRIET, KLEINE	.....	.....	.....	.....
SCHOL	10.60	6.— 9.—	6.20- 9.80	6.40- 8.40
GROTE IEK	15.80	9.—15.40	13.40-15.—	11.80-16.80
KLEINE IEK	15.—	9.40-14.60	14.—15.80	13.—16.—
IEK DERDE SLAG	9.80	7.80-13.—	11.—12.80	6.40-11.—
PLATJES	4.—	1.70- 3.80	2.60- 5.—	1.50- 4.40
SCHELVIS, GROTE	.....	.....	.....	.....
SCHELVIS, MIDDELMAAT	.....	.....	.....	.....
SCHELVIS, KLEINE	.....	10.20-10.40	8.40- 9.40	6.80- 8.—
HEEK GROTE	.....	26.50	21.—25.—	28.—
HEEK, MIDDELMAAT	.....	18.—20.50	12.50-20.50	17.—21.40
HEEK, KLEINE	.....	.....	.....	.....
ROG	.....	6.80-16.—	8.20-16.—	5.40-12.20
RODE POON	.....	.....	17.—	.....
GRAUWE POON	.....	.....	.....	.....
KABELJAUW	17.—	14.20-20.—	14.—19.40	12.—19.20
GULLEN	10.—	6.10-13.80	7.80-13.40	5.80-12.40
HOZEMONDHAMME	20.—	19.70-23.—	18.90-26.—	16.70-21.—
WIJTING	9.—	5.80-10.—	7.— 9.60	2.20- 7.40
SCHAR	.....	.....	.....	.....
STEENSCHOL	.....	18.—23.—	9.60-23.—	.....
ZEEHAAI	.....	10.60-11.30	10.60-11.10	11.—
HONDSHAAI	.....	8.80-11.10	10.40-10.80	10.70-12.—
AREND (PIETERMAN)	.....	.....	.....	.....
MAKREEL	.....	.....	.....	.....
HORSMAKREEL	.....	.....	.....	.....
RODE KNORHAAN	.....	.....	19.70-23.—	.....
KEILROG	.....	16.50-20.—	10.—20.—	19.—
ZEEKREEFT	.....	.....	.....	.....
SCHAAT	.....	.....	12.50	17.80
ZEEBAARS	.....	.....	.....	.....
LOM	.....	.....	.....	.....
KONGERAAL	.....	11.—11.50	9.—12.—	6.—
LENG	.....	12.—	.....	9.80-11.80
SCHARTONG	.....	.....	13.20-17.20	.....
VOLLE HARING	.....	.....	.....	.....
IJLE HARING	.....	.....	.....	.....
HARINGSHAAI	.....	.....	.....	.....
STEENHOLK	.....	6.— 6.60	6.60	2.80- 4.60
HEILBOT	.....	.....	38.—	.....
KOOLVIS	.....	9.40-12.80	12.40-14.—	9.—11.80
STEUR	.....	.....	.....	.....
ZEEWOLF	.....	.....	.....	.....
POLLAK	.....	10.—13.—	12.40-14.40	11.20
ZONNEVIS	.....	.....	.....	.....

IJslandse vissoorten

	25-1-1954	26-1-1954	27-1-1954
GROTE SCHELVIS	11.80-17.—	12.40-16.40	12.80-15.80
MIDDELMATIGE SCHELVIS	9.—10.60	7.80-12.60	9.40-10.60
KLEINE SCHELVIS	7.40- 8.80	6.80- 8.—	5.40- 9.20
KABELJAUW	14.40-16.20	13.60-16.40	10.60-12.80
GULLEN	9.40-13.40	10.40-13.40	7.—11.—
WIJTING	8.40-10.60	8.40-10.60	6.20- 9.80
SCHAAT	11.—15.—	7.—18.—	9.—16.80
KLIPVIS	11.—11.20	11.40-11.80	10.80-12.—
LENG	11.—13.20	11.80-13.20	11.40-12.20
SCHARTONG	8.—	—	—
HEILBOT	22.—40.—	23.—43.40	20.50-43.—
KOOLVIS	11.—12.60	13.20-13.80	10.80-11.40
HONDSTONG	9.20	10.40-11.—	6.60-10.60
ZEEWOLF	—	14.20	—

Marktoverzicht IJmuiden

In de week van 20-1-'54 tot en met 26-1-'54 kwamen aan de rijksvisafslag te IJmuiden 5 trawlers, 44 grote motoren en 90 kl. motoren.

Totaal brachten deze schepen 15.110 kisten verse vis aan bestaande uit 1735 kisten tongen, 4.500 kisten gr. en kl. schol, 4.020 kisten verse haring, 1.320 kisten schelvis, 1.745 kisten wijting, 555 kisten kabeljauw en grl, 460 kisten koolvis en 775 kisten diversen soorten.

De vangsten der trawlers welke nu tussen de 58 en 60 vissen is iets beter dan voorheen. De vangsten zijn nu gemiddeld 600 kisten waarvan voornamelijk schelvis en wijting en als bijvis koolvis, lengen, gullen en kabeljauw. Makreel werd er in het geheel niet gevangen. Dit soort schepen maken wel lange reizen 13-14 dagen maar doordag de rondvis behoorlijk duur is komt er toch een redelijke besomming uit.

Alle gr. motoren vissen nu ook op de platvis en behalen gunstige resultaten, zij komen binnen met 1500-1800 kg. tongen en ongeveer 100 kisten gr. en kl. schol. Reisduur 10-12 dagen.

Ook de kleinere motoren hebben

een goede week achter de rug, deze kwamen met een gemiddelde van 800 kg. tongen en 50 kisten gr. en kl. schol voor een reisduur van 5-6 dagen.

Ook de platvis prijzen hielden zich uitstekend.

De tongprijzen liepen van f. 2 f. 1.80 per kg. Grote tarbot van f. 2.75 - f. 2.30 per kg.. De grootste soort schol is gemiddeld f. 25 per kist maar de soorten daaronder gemiddeld f. 50 - f. 40. De grote soorten schelvis zijn van f. 70 - f. 50 per kist. Grote wijting tussen de f. 30 - f. 25 per kist. Voor de kabeljauw is de Woensdagmarkt altijd de hoogste zo ook van deze week regels kabeljauw gingen toen weg voor f. 104 - f. 156. De dagen daarna liepen zij van f. 130 - f. 110, en de mindere liepen tot f. 80. De kisten kabeljauw liepen van f. 176 - f. 144 per 125 kg.

De verse haring die in IJmuiden werd aangevoerd was de z.g. Breskensharing.

Vandaag was er 1 gr. motor aan de afslag welke gevestigd heeft op haring in de Ierse Zee. Totaal vangst : 55 kisten.

Verwachtingen

MAANDAG 1 FEBRUARI

Witte Bank : 0.222 ; 0.282 ; 0.246 ; 0.227 ; 0.218
Noordzee : 0.236 ; 0.215 ; 0.324 ; 0.329
Kanaal : 0.337

DINSDAG 2 FEBRUARI

Witte Bank : 0.175 ; 0.210 ; 0.170 ; 0.183 ; 0.132
IJsland : 0.316 ; «14 dagen» 1.100 bennen ; 0.294
Noordzee : 0.315

WOENSDAG 3 FEBRUARI

IJsland : 0.92 700 bennen
Witte Bank : Z.537 ; 0.165 ; 0.342 ; 0.173 ; 0.214 ; 0.269
Noordzee : 0.224 ; 0.285

Schepen welke uitgevaren zijn en behoudens onvoorziene omstandigheden in de loop van de week kunnen markten te Oostende.

Van 120 tot 239 pk. : 8/1 : 0.259

Van 240 tot 349 pk. : 12/1 : 0.87

PARIJS

	Franse invoer		
	min.	max.	gem.
Gew. garnaal	500	550	520
Visfilets	200	480	380
Schelvis	350	450	400
Vlaswijting	100	340	300
Schar	.....	.....	.....
Tong	.....	.....	.....
Staart	400	550	480
Tarbot	400	650	500
Ingevoerde vis :			
Gew. garnaal	400	700	500
Visfilets	220	266	250
Schelvis	300	550	420
Vlaswijting	.....	210	.....
Staart	250	310	300
Tong	350	400	380

Week van 14 tot 20 Januari

1.154 T. tegen 944 T. vorige week, waarvan 985 T. zeevis tegen 820 T.

Algem. toestand op Vrijdag 22 Jan.

Levendige verkoop. Heden 216 T. vis, tegen 200 T. gisteren. Deze aanvoer is eveneens onvoldoende om gevolg te geven aan de vraag. De marktvoorziening inzake kwaliteit en sortering is normaal. Talrijke kopers. Neigingen tot prijsstijging.

Vornaamste soorten : wijting, heek en kleine heek.

Prijsstijging voor : heek, rode boon, schar, staart, makreel, sardijn en tong.

Gent

WEEK VAN 16 TOT 22 JANUARI PER KGR.

Garnaal 60-75 fr.
Verse gepelde garnaal 200-240 fr.
Tongen grote (3 en 4 in 1 kg.) 60-75 ; voorkleine tongen 60-65 ; tarbot middelmaat uitgesneden 60-70 ; kleine tarbot 28-35 ; grote iek 30-40 ; kleine iek 16-28 ; uitgesneden middelmatige tarbot 40-50 ; kleine schelvis 32-40 ; rog 25-30 ; gekuiste rog 30-45 ; uitgesneden kabeljauw 45-65 ; gullen 24-28 ; uitgesneden kabeljauw 45-65 ; gullen 24-28 ; wijting 18-24 ; gepelde hondshaai 38-45 ; ijle haring 12-18 ; uitgesneden koolvis 18-35 ; staarvis 45-50 ; stokvis 35-40 fr.

TONGEN, GROTE	2.66- 2.46	2.56- 2.98	2.60- 2.49	2.53- 2.12	2.32- 2.15	2.37
3/4 TONGEN	2.35- 2.12	2.29 2.03	2.22- 2.08	2.12- 1.82	2.12- 1.90	2.21- 2.19
BLOKTONGEN	2.26- 2.16	2.11- 1.89	2.12- 1.95	2.— 1.82	2.14- 1.88	2.26
VOOR-KLEINE TONG	1.91- 1.78	1.81- 1.72	1.82- 1.77	1.81- 1.61	1.70- 1.53	1.66- 1.65
KLEINE TONG	1.70- 1.53	1.51- 1.44	1.62- 1.52	1.60- 1.47	1.55- 1.42	1.48
TARBOT, GROTE	3.— 2.70	3.— 2.60	2.85- 2.65	2.80- 2.10	2.60- 2.20	2.20
TARBOT, MIDDELMAAAT	.....	86.—	92.—	77.—74.—	90.—86.—	.....
TARBOT, KLEINE	.....	65.—	72.—32.50	42.—31.—	73.—35.—	.....
GRIET, GROTE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRIET, MIDDELMAAAT	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRIET, KLEINE	.....	30.—28.—	.....	38.—	33.—28.—	.....
SCHOL	42.—34.—	31.—25.—	26.—23.50	26.—17.—	32.—20.—	30.—
GROTE IEK	49.—34.—	38.—27.—	37.—32.—	37.—29.—	41.—31.—	44.—
KLEINE IEK	63.—56.—	58.—44.—	61.—45.—	72.—56.—	80.—57.—	74.—
IEK DERDE SLAG	53.—45.—	48.—38.—	52.—43.—	55.—43.—	71.—48.—	64.—
PLATJES	54.—24.—	40.—17.—	43.—23.—	27.— 8.—	36.— 8.—	37.—13.—
SCHELVIS, GROTE	80.—79.—	.....	.....	54.—51.—	60.—54.—	.....
SCHELVIS, MIDDELMAAAT	79.—64.—	.....	.....	55.—45.—	65.—50.—	.....
SCHELVIS, KLEINE	66.—62.—	.....	46.—	48.—14.—	55.—20.—	.....
HEEK GROTE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HEEK, MIDDELMAAAT	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HEEK, KLEINE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ROG	76.—	.....	.....	51.—	65.—	.....
RODE POON	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRAUWE POON	30.—	.....	.....	26.—	27.—22.—	.....
KABELJAUW	146.—94.—	90.—54.—	62.—54.—	90.—40.50	106.—62.—	81.—68.—
GULLEN	64.—31.50	.....	70.—32.—	47.—20.—	62.—25.—	.....
HOZEMONDHAMME	88.—86.—	.....	.....	96.—92.—	100.—94.—	.....
WIJTING	35.—15.—	32.—16.—	19.—14.—	26.— 8.—	31.—12.—	38.—19.—
SCHAR	.....	.....	38.—26.—	19.—	28.—23.—	.....
STEENSCHOL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEHAAI	20.—18.—	.....	.....	11.50	22.—20.—	40.—
HONDSHAAL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AREND (PIETERMAN)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
MAKREEL	38.—	.....	.....	.....	.....	56.—
HORSMAKREEL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
RODE KNORHAAN	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KEILROG	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEKREEFT	.....	.....	.....	10.50	12.—	.....
SCHAAT	200.—160.—	.....	.....	.....	160.—	.....
ZEEBAARS	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LOM	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KONGERAAL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LENG	49.—	.....	.....	35.—	40.—37.—	.....
SCHARTONG	50.—42.—	.....	.....	35.—	49.—43.—	.....
VOLLE HARING	19.50-16.50	.....	.....	.....	.....	15.—
IJLE HARING	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HARINGSHAAI	.....	.....	.....	11.40- 9.50	12.— 9.50	9.50
STEENHOLK	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HEILBOT	2.80- 2.25	.....	.....	2.80- 2.45	3.05- 2.30	.....
KOOLVIS	31.—28.—	.....	.....	36.—20.50	28.50-11.—	.....
STEUR	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEWOLF	.....	.....	.....	.....	.....	.....
POLLAK	48.—47.—	.....	.....	37.—	45.—42.—	.....
ZONNEVIS	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KONINGSVIS	.....	.....	.....	.....	.....	.....

IJmuiden

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

	20-1-1954	21-1-1954	22-1-1954	23-1-1954	25-1-1954	26-1-1954
TONGEN, GROTE	2.66- 2.46	2.56- 2.98	2.60- 2.49	2.53- 2.12	2.32- 2.15	2.37
3/4 TONGEN	2.35- 2.12	2.29 2.03	2.22- 2.08	2.12- 1.82	2.12- 1.90	2.21- 2.19
BLOKTONGEN	2.26- 2.16	2.11- 1.89	2.12- 1.95	2.— 1.82	2.14- 1.88	2.26
VOOR-KLEINE TONG	1.91- 1.78	1.81- 1.72	1.82- 1.77	1.81- 1.61	1.70- 1.53	1.66- 1.65
KLEINE TONG	1.70- 1.53	1.51- 1.44	1.62- 1.52	1.60- 1.47	1.55- 1.42	1.48
TARBOT, GROTE	3.— 2.70	3.— 2.60	2.85- 2.65	2.80- 2.10	2.60- 2.20	2.20
TARBOT, MIDDELMAAAT	.....	86.—	92.—	77.—74.—	90.—86.—	.....
TARBOT, KLEINE	.....	65.—	72.—32.50	42.—31.—	73.—35.—	.....
GRIET, GROTE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRIET, MIDDELMAAAT	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRIET, KLEINE	.....	30.—28.—	.....	38.—	33.—28.—	.....
SCHOL	42.—34.—	31.—25.—	26.—23.50	26.—17.—	32.—20.—	30.—
GROTE IEK	49.—34.—	38.—27.—	37.—32.—	37.—29.—	41.—31.—	44.—
KLEINE IEK	63.—56.—	58.—44.—	61.—45.—	72.—56.—	80.—57.—	74.—
IEK DERDE SLAG	53.—45.—	48.—38.—	52.—43.—	55.—43.—	71.—48.—	64.—
PLATJES	54.—24.—	40.—17.—	43.—23.—	27.— 8.—	36.— 8.—	37.—13.—
SCHELVIS, GROTE	80.—79.—	.....	.....	54.—51.—	60.—54.—	.....
SCHELVIS, MIDDELMAAAT	79.—64.—	.....	.....	55.—45.—	65.—50.—	.....
SCHELVIS, KLEINE	66.—62.—	.....	46.—	48.—14.—	55.—20.—	.....
HEEK GROTE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HEEK, MIDDELMAAAT	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HEEK, KLEINE	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ROG	76.—	.....	.....	51.—	65.—	.....
RODE POON	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRAUWE POON	30.—	.....	.....	26.—	27.—22.—	.....
KABELJAUW	146.—94.—	90.—54.—	62.—54.—	90.—40.50	106.—62.—	81.—68.—
GULLEN	64.—31.50	.....	70.—32.—	47.—20.—	62.—25.—	.....
HOZEMONDHAMME	88.—86.—	.....	.....	96.—92.—	100.—94.—	.....
WIJTING	35.—15.—	32.—16.—	19.—14.—	26.— 8.—	31.—12.—	38.—19.—
SCHAR	.....	.....	38.—26.—	19.—	28.—23.—	.....
STEENSCHOL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEHAAI	20.—18.—	.....	.....	11.50	22.—20.—	40.—
HONDSHAAL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
AREND (PIETERMAN)	.....	.....	.....	.....	.....	.....
MAKREEL	38.—	.....	.....	.....	.....	56.—
HORSMAKREEL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
RODE KNORHAAN	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KEILROG	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEKREEFT	.....	.....	.....	10.50	12.—	.....
SCHAAT	200.—160.—	.....	.....	.....	160.—	.....
ZEEBAARS	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LOM	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KONGERAAL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LENG	49.—	.....	.....	35.—	40.—37.—	.....
SCHARTONG	50.—42.—	.....	.....	35.—	49.—43.—	.....
VOLLE HARING	19.50-16.50	.....	.....	.....	.....	15.—
IJLE HARING	.....	.....	.....	.....

IJLE HARINGAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
20-1	17	250.550	483.474	1.—	2.12	1.92
22-1	21	357.650	699.296	1.66	1.96	1.95
23-1	49	487.650	771.518	1.—	1.79	1.58
25-1	24	285.500	509.470	1.—	1.98	1.78
26-1	15	99.450	211.416	1.90	2.47	2.12

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
23-1	2	4.250	125.850			
25-1	25	210.700	3.010.127			
26-1	14	206.400	2.472.900			
27-1	19	183.750	2.284.393			
Tot.	60	605.100	7.894.270			

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
22-1	4	590	4.710	7.98	7.99	7.98
23-1	6	1.980	8.836	4.19	4.76	4.46
24-1	6	2.200	9.534	3.85	4.59	4.33
25-1	10	2.486	12.433	4.61	5.27	5.—

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
20-1	2	14	438	31—	32—	31.28
22-1	1	68	3.060	45—	—	45—
23-1	8	458	10.829	21—	31—	23.64
25-1	2	164	3.867	23—	25—	23.56

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
25-1	6	11.825	113.764			
27-1	1	1.049	12.490			

IJLE HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
22-1	4	11.600	20.180			
23-1	6	18.375	24.148			
24-1	2	17.200	22.905			
25-1	4	14.200	23.975			
26-1	7	22.000	44.272			

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
22-1	6	216	10.244	36—	43—	37.40
23-1	34	9.193	287.710	27—	39—	37.31
25-1	9	903	25.721	25—	32—	28.48
26-1	9	1.419	54.962	33—	42—	38.70

VISAANVOER TE ZEEBRUGGE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
23-1	2	5.700	89.530			
25-1	14	49.260	373.620			
26-1	16	39.750	317.840			
27-1	12	45.500	394.600			

Aanvoer en opbrengst per dag te Zeebrugge

ZATERDAG 23 JANUARI	Z.469	13.200	Z.456	33.960
Z.420 63.520	Z.408	50.170	Z.447	12.220
MAANDAG 25 JANUARI	Z.233	19.160	Z.404	14.520
Z.454 37.280	Z.418	32.380	Z.510	20.460
Z.415 10.700	Z.432	21.270	Z.441	8.630
Z.512 14.180	Z.63	3.850	Z.410	4.690
Z.756 8.630	Z.251	31.240	Z.24	23.460
Z.444 69.970	Z.548	50.830	Z.727	30.120
Z.480 12.280	Z.720	13.330	Z.449	25.140
Z.809 17.880	Z.240	28.560	Z.30	27.880
Z.518 42.700			Z.463	53.700
DINSDAG 26 JANUARI	Z.458	38.320	Z.201	33.950
Z.521 31.290	Z.466	6.370	Z.270	14.500
			Z.199	59.440

De visserij in Belgisch Congo

(VERVOLG en SLOT)

DE VISVANGST IN DE TROPISCHE ZEEEN

Zoals elk vissersvaartuig, vaart de treiler van de maatschappij des morgens vroeg uit, met 30 tot 40 l. ijs aan boord, zoetwater en levensmiddelen. De stroom wordt afgevaaren en men begeeft zich naar de visgronden in volle zee. Waarom poogt men geen vis te vangen op de stroom zelf? Eenvoudig omdat de stroom te sterk is, de bodem rotsachtig en de vis zeer zeldzaam is.

De visvangst in de warme zeeën biedt een ander aspect dan de visvangst in de Noordzee. Het leven van de zeeman op de Noordzee is veel ruwer en gevaarlijker. Stormen en mistbanken vormen er gedurende zeven maanden op de twaalf de gewone gevaren van de Noordzeevisser. De Noordzee is gevaarlijk en verraderlijk, terwijl de scheepvaart er bovendien veel intenser is. Elk jaar zijn er menselijke levens te betreuren.

In de tropische streken kent men geen stormen, de tornados duren er niet lang, zodanig zelfs dat men het werk niet onderbreekt wanneer een tornado opsteekt. De scheepvaart is er weinig druk en, zelfs wanneer de deining er sterk is, is ze slechts regelmatig.

Een ander onderscheid, ditmaal op technisch gebied, doet zich voor bij het binnenhalen der netten. In de Noordzee moet het vaartuig een draaiende beweging maken om te voorkomen dat de kor in de schroef verward raakt en houdt men rekening met de windrichting. In de tropische zeeën moet men bovendien rekening houden met het ingewikkeld spel der zeestromingen, die zelfs in tegengestelde richting lopen, naargelang de diepte.

De vaart duurt verscheidene dagen, het schip trekt van de ene bank naar de andere en vist ver-

scheidene soorten vis naargelang de seizoenen en de vraag. Deze soorten zijn als volgt, opgesomd volgens hun belang bij de vangst: kleine rode boon, corvina (soort heek), sardijn, haring, makreel, tong, congel, rog en witte koolvis. Wanneer het schip volgevis is (35 T. per reis), wordt een gedeelte van de vangst ontladen te Boma voor de stad en het omliggende. Het overblijvende gedeelte wordt geïost te Matadi. Een gedeelte blijft in de stad, het grootste gedeelte evenwel wordt verder gestuurd: 65 tot 70 t.h. gaat per isothermwagens van de spoorweg naar Leopoldstad. Deze vis wordt aldaar verkocht in de Europese winkels, de markten voor de inlanders, in de coöperatieven of verdeeld onder de openbare diensten (Leger, Politie, Hospitalen, enz.).

Sinds December 1952 is een tweede vaartuig, de O.319 bijgekomen om aan de vangst deel te nemen.

HET VRAAGSTUK VAN DE BEVOORRADING IN IJS

De grootste moeilijkheid die men te overwinnen had, was deze van de bevoorrading in ijs. Door een speciale overeenkomst met de «Profrigo» kon hieraan zo goed en zo kwaad als 't ging verholpen worden. In afwachting dat een definitieve regeling zou getroffen worden.

Voor het ogenblik bouwt men, voor rekening van de maatschappij, een fabriek die tot 20 Ton ijs per dag kan voortbrengen. Dit ijs zal gebruikt worden voor de bevoorrading der schepen en voor de afkoeling der isothermwagens. De fabriek ligt langs de stroomkade zelf, zodat de vaartuigen rechtstreeks zullen kunnen geladen worden. Ze is eveneens verbonden met het spoor voor het afkoelen van de viswagens en tenslotte bezit deze speciale koelkamers voor het bewaren van ijs en vis. Hier dient aan toegevoegd dat gedurende het hete seizoen, de Profrigo niet voldoende ijs kon leveren zodat aanvullende hoeveelheden, per isothermwagon, dienden aangevoerd uit de brouwerijen van Leopoldstad.

Zoals ze voor 't ogenblik reeds ingericht is, besluit La Pêche Maritime, verrijkt de «Société de la Pêche Maritime» ontgenspreklijke het technisch patrimonium van onze kolonie.

Christine ROOSE

ALLE SOORTEN ZEEVIS

INVOER -- UITVOER

VISMIJN 131-132

OOSTENDE

TEL. 720.13

H. R. 215

713.13 (privé) (18)

NIEUWPOORT

ZEEBRUGGE

GROTE TONG	25-1	27-1	23-1	25-1	26-1	27-1
BLOKTONG	33-35	29-30	34	34	34	32
FRUITTONG	37-42	46-47	38	38	44	37
SCHONE KLEINE TONG	37-41	43-44	41	44	51	47
KLEINE TONG	34-40	41-42	38	43	54	48
TARBOT GROTE	26-32	26-29	33	38	47	45
TARBOT MIDDELMAAT	39-42	—	36	32	38	36
VARIA	27-30	26-27	30	26	23	25
GRIET	22-25	—	14	16	17	16
PIETERMAN	19-25	24-25	—	18	19	18
PLADIJS GROTE	25-26	—	—	33	36	36
PLADIJS MIDDELMAAT	4-12	5-6	8	7	7	6
PLADIJS KLEINE	8-13	10	13	11	12	10
DEELVIS	3-4	6-8	10	8	8	7
KABELJAUW	—	—	6	5	4	4
GULLEN	22-23	—	18	21	20	18
KEILROG	12-16	10-15	—	—	—	—
ROG	17-20	13-14	17	—	—	—
TILTEN	15-16	9-10	—	—	—	—
SCHERPSTAARTEN	11-12	9-10	—	—	—	—
HALVE MAN	6-8	7-10	—	—	—	—
WIJTING GROTE	—	—	—	—	7	8
WIJTING KLEINE	8-9	8	6	7	8	7
BOT	4-6	8	—	—	—	—
SCHAR	2-3	—	—	—	—	—
ZEEHOND	8-14	7	7	6	6	10
	7-8	6-7	—	—	—	—

Activiteit van de Propagandacommissie

Voordrachten en kooklessen gedurende de maand December 1953

1 DECEMBER — LEERWERKSCHOOL VOOR LINNENWERKSTERS, ST NIKLAASBERG, AARSCHOT

De les werd bijgewoond door de lerares in huishoudkunde en een dertig leerlingen. Er bestonden veel vooroordelen en de leerlingen aten niet graag vis. Alle bereidingen werden met veel belangstelling gevolgd en op het einde van de les was iedereen er van overtuigd dat er middel was, met vis, smakelijke gerechten te bereiden.

2 DECEMBER — SOEURS DE LA PROVIDENCE, RUE DU CORTET, JODOIGNE

De les werd bijgewoond door de lerares in huishoudkunde en 35 leerlingen. Er waren weinig visbereidingen gekend en daarom was er veel belangstelling. Na de les werden alle bereidingen geproefd door de leerlingen en ze hadden vast besloten voortaan meer visrechten te bereiden.

3 DECEMBER — BOERINNENBOND, EKE

De les ging door in de huishoudklas en werd bijgewoond door de leden van het bestuur en 15 huisvrouwen. Vele van deze vrouwen hadden nog nooit visgerechten bereid en waren niet op de hoogte van de verschillende bereidingswijzen.

Er was zeer veel belangstelling. De gerechten werden geproefd en dan waren ze overtuigd dat de bereiding van een visgerecht niet zoveel tijd vergt als men wel denkt.

4 DECEMBER — H. HARTBEROEPSSCHOOL, 47, G. GEZELLESTRAAT, WAREGEM

De les werd bijgewoond door Juffrouw Directrice, de lerares in huishoudkunde en 40 leerlingen die studeerden voor hulp in de huishouding. Reeds enkele gerechten waren gekend. Er was zeer veel aandacht, vooral van de grootste leerlingen. Na de les werd er geproefd en alle bereidingen werden even smakelijk gevonden.

8 DECEMBER — BOERINNENBOND, ST LIEVENS-HOUTEM

De les ging door in het Katholiek Patronaat te St Lievens-Houtem en werd bijgewoond door de leden van het bestuur en 25 huisvrouwen. Ze volgden met veel aandacht want vis was hier niet goed gekend. Er was wel een viswinkel in het dorp, maar er werd bijna nooit vis gekocht.

Nu zouden ze zeker meer vis bereiden want na geproefd te hebben was iedereen overtuigd van de smakelijkheid van de visgerechten. Een ander vooroordeel was ook dat men veel tijd nodig heeft om een vischotel te bereiden. Ook op dit gebied was iedereen nu overtuigd.

9 DECEMBER — DAGVAKSCHOOL VOOR MEISJES — WIJNEGEM

De meeste leerlingen aten niet graag vis en ze vonden het precies niet aangenaam een les over visbereidingen te moeten bijwonen. Toch was er veel aandacht want visbereidingen waren weinig gekend. De les werd bijgewoond door 2 lerarissen en 25 leerlingen. Na de les waren de leerlingen er van overtuigd dat visgerechten zeer gezond en smakelijk zijn. Ze zouden thuis een visschotel bereiden.

10 DECEMBER — BOERINNENBOND — DEUX-ACREN

De les ging door in een klas van de Zusterschool en werd bijgewoond door de Eerwaarde Heer Pastoor en 20 huisvrouwen. Er was zeer veel aandacht. Vis was hier niet gekend en werd dus bijna niet gekocht. Na de les werd er geproefd en de huisvrouwen zouden bij de eerste gelegenheid een verse visschotel klaarmaken. Na de les sprak de Eerwaarde Heer Pastoor nog een woordje van dank en drukte de hoop uit dat er voortaan in de boerenfamilies meer verse zeevis zou gebruikt worden.

11 DECEMBER — H. HARTSCHOOL, 2, H. HARTLAAN — JETTE

De les werd bijgewoond door twee lerarissen in huishoudkunde en 30 leerlingen. Deze leerlingen hebben niet dikwijls keukenles en ze hadden nog geen visschotels bereid.

De les werd met veel belangstelling gevolgd want de lerares zou zeker één van deze bereidingen vragen op het examen. Alle leerlingen waren vast van plan deze visbereidingen thuis toe te passen, na ze geproefd te hebben, want ze vonden het heel lekker.

12 DECEMBER — MIDDELBARE HUISHOUDSCHOOL - KASTERLEE

De Eerwaarde Zuster Directrice, de lerares in huishoudkunde en de leerlingen van de 4e graad hebben de les bijgewoond. Er was veel aandacht want de leerlingen kenden nog geen visbereidingen. De lerares zegde dat de leerlingen niet graag vis aten. Na de les hebben ze toch allemaal goed geproefd en ze vonden het zeer smakelijk. De lerares beloofde de leerlingen er toe aan te zetten, deze bereidingen thuis toe te passen.

15 DECEMBER — BOERINNENBOND — ZEMMERZAKE

De les ging door in de huishoudklas van de meisjesschool en werd bijgewoond door de leden van het bestuur en 20 huisvrouwen. Hier komt regelmatig een vishandelaar in het dorp en er wordt wekelijks vis gekocht maar de bereidingswijze liet veel te wensen over. Iedereen volgde de les met zeer veel aandacht en na geproefd te hebben, waren ze allemaal overtuigd dat vis smakelijk is.

16 DECEMBER — BOERINNENBOND — BALEGEM

Deze les ging door in de huishoudschool te Balegem en werd bijgewoond door 25 leden. Er werd nogal regelmatig vis gekocht maar meestal visconserven omdat dit gemakkelijker is. Na de les waren ze verwonderd dat men verschillende bereidingen kan maken met verse vis en dat dit niet zoveel tijd vraagt. Er was veel belangstelling.

17 DECEMBER — BEROEPS-SCHOOL, STEENWEG OP KORTRIJK, OOSTKAMP

De les werd bijgewoond door Eerwaarde Zuster Directrice, 2 lerarissen en 40 leerlingen. Er was veel belangstelling en nota's genomen tijdens de les. Na de les werd er smakelijk geproefd en de leerlingen beloofden thuis te vertellen wat ze geleerd hadden.

18 DECEMBER — ECOLE MENAGERE, RUE DES RECOLLETS, 14, ATH

De les werd bijgewoond door 2 lerarissen en 35 leerlingen. De meisjes luisterden heel aandachtig. Ze kenden weinig vissoorten en hadden een zekere afkeer voor vis. Nadat ze geproefd hadden waren ze van gedacht veranderd.

22 DECEMBER — ZUSTERS VAN MARIA EN JOZEF, KLOOSTERSTRAAT, 4, GEERAARDSBERGEN

De les werd bijgewoond door de Eerwaarde Zuster Directrice, 4 lerarissen en 30 leerlingen. Er was veel belangstelling. Vis was hier zeer vers te krijgen maar werd doorgaans toch niet veel verbruikt. De verschillende bereidingen zouden alleen een toepassing krijgen.

23 DECEMBER — KLOOSTER — HOOGLEDE

De lerares in huishoudkunde en 15 leerlingen hebben de les bijgewoond. Bij alle kinderen thuis werd er regelmatig vis, (eenmaal in de week) verbruikt. Er was veel aandacht en de leerlingen beloofden nu in 't vervolg zelf de visbereidingen klaar te maken thuis.

29 DECEMBER — BOERINNENBOND — STEKENE

De les ging door in het Katholiek Patronaat en werd bijgewoond door 50 huisvrouwen. Vis was weinig gekend. Allen volgden met zeer veel belangstelling en ze zouden zeker deze nieuwe bereidingen thuis toepassen.

Slijgend succes van het visrestaurant in het autosalon

Er wordt ons medegedeeld dat het aantal middagmalen dat dagelijks opgediend wordt in het visrestaurant te Brussel op het autosalon met meer dan 50 t.h. gestegen is. Het recordcijfer van 700 diners werd verscheidene malen bereikt en de uitbater hoopt dit nog te overtreffen.

Dagelijks gaan bijgevolg gemiddeld 700 mensen tevreden naar huis, dagelijks zijn 700 nieuwe viseters bijgewonnen, als ze tenminste regelmatig vis kunnen krijgen, van uitstekende kwaliteit.

Handelaars, schakel in op deze propaganda: verkoop deze week vis onder de leuze: VIS EVEN SMAKELIJK EN FRIS ALS OP HET AUTOSALON TE BRUSSEL.

VISHANDELAARS, 'N RAAD VOOR U!

We geven elke week in het Visserijblad een kalender met de verplichte vleesonthoudingsdagen in ons land. Zorg er voor dat deze vleesonthoudingsdagen VISDAGEN worden. Maak uw klanten er op attent: een woordje bij de verkoop, of liever een plakbrief voor uw venster. En zorg er voor een goede keus vis van uitstekende kwaliteit in huis te hebben om iedereen te kunnen bedienen.

ZOEK U EEN VISBOEK ?

Zoek dan niet langer meer. Een abonnement op het Nieuw Visserijblad kost u 150 fr. en geeft recht aan een boek van minstens 600 bladzijden tekst over alle onderwerpen die u interesseren. En op het einde van het jaar krijgt u er dan nog een alfabetische inhoudstafel bij.

Visrecept van de week

VIS STOMEN

Op vraag van een lezer geven we hieronder het recept om vis te stomen, uit het Kookboekje van de Propagandavereniging voor Vis.

Deze manier van bereiding is zeer aan te bevelen. De vis verliest minder voedingsstoffen en is meer smaakvol.

De gekuiste vis, met zout en citroen ingewreven, wordt in zijn geheel of in moten in een kookpot gelegd en met fijngesneden groenten en uien bestrooid. Dan wordt de kastrol goed afgedekt en plaatst men deze in een grote pot die op halve hoogte met kokend water gevuld is (in waterbad). De grote pot wordt ook vast toegedekt zodat het minst mogelijk damp ontsnapt. Het water mag gedurende het koken niet in de kom met vis dringen. De vis is na een half uur tot driekwart uur gaar. Het visnat of sap kan gebruikt worden ter bereiding van saus.

Behalve het stomen van vis in waterbad, zou deze ook kunnen gestoomd worden in een dampketel, maar dan gaan de voedingsstoffen verloren. Daarom maakt men gebruik van perkamentpapier, dat men plooit derwijze dat het een goede komvormige bedekking vormt in de dampketel. Heel goed kan tot dat doel in het huishouden een gewone teems die men met een deksel dichtsluiten kan, gebruikt worden. Op het perkamentpapier worden dan de vismoten of visrepen

gelegd en na ze behandeld te hebben met zout, peper en citroensap, wordt de teems boven een ketel kokend water geplaatst. Na een tiental minuten tot een kwartier naar gelang de dikte van de stukken is de vis gaar. Al de sappen zijn in het komvormig papier gebleven en dienen tot de bereiding van saus of kunnen zonder bewerking over de vis gegoten worden.

WELKE VIS WORDT GESTOOMD ? — Middelmatig grote schelvis past bijzonder, kabeljauw, koolvis, heek, wijting, enz...

EN WAT DAARBIJ OPGE-DIEND ? — Doorgestoken aardappelen, korrelrijst, verse gekookte of gestoomde groenten, deeggerechten als macaroni of spaghetti aangewerkt met een lichte kaassaus.

Meester Fijnproever.

Vleesonthoudingsdagen

VRIJDAG 5 FEBRUARI
VRIJDAG 12 FEBRUARI
VRIJDAG 19 FEBRUARI
VRIJDAG 26 FEBRUARI
ASWOENSDAG 3 MAART
VRIJDAG 5 MAART
WOENSDAG 10 MAART
VRIJDAG 12 MAART
ZATERDAG 13 MAART

(Quatertemper)

Zeebrugge

Visserijongevallen

Desmidt Gaston, motorist op de Z.420 viel wegens een verkeerde beweging in de machinekamer, waarbij hij gekwetst werd aan de rechtervoorarm. Hij kreeg 14 dagen volledige tijdelijke werkonbekwaamheid.

De Duytsche Jacques lichtmatroos aan boord van de Z.323 kreeg een prik in de linkermiddenvinger bij het splitsen van een staaldraad. Hij kreeg van 8 tot 14 dagen totale werkonbekwaamheid.

Opgevis

Toen de Z.447 zich ter garnaalvangst bevond op ongeveer 3 mijlen Zuid-West van de Schuurbank Noord kreeg het in haar netten 21 zakjes ajuin afkomstig van een groot schip. Schipper Welvaert Jozef stelde zijn vangst te koop, doch deze bleek waardeloos.

Opslepingen

Toen de Z.403 zich ter visvangst bevond in de omgeving van de Witte Bank op 65 mijl Noord ten Oosten van Zeebrugge, kreeg het schip wegens een hoge zee die het schip omhoog stak, het kuiltout in het schroef, waardoor deze vast sloeg. Schipper Vandierendonck Walter riep de Z.407 schipper Van Torre Laurent op langs de radio, die het schip behouden naar de haven van Zeebrugge opsleepte en het op de kalfaterbank plaatste.

De Z.502 begaf zich ter garnaalvangst naar het lichtschip Goeree toen het opeens af te rekenen had met motordefect. Bij nazicht bleek het dat er een defect was aan de brandstofpomp, waardoor het schip moest opgesleept worden. Het schip werd opgemerkt door de m.s. Nederland die het behouden binnensleepte in de haven van Maassluis, waar het hersteld werd en terug vertrok ter garnaalvangst.

Haventrafiek

Tijdens de afgelopen week kwamen volgende zeeschepen de haven van Zeebrugge aandoen:

Kentbrook (Engels) van Methil op ballast naar Shoreham.

De Franse Chalutier Général Aupick van de visvangst naar Boulogne.

North Queen (Liberiaans) van Newport News op ballast naar Sunderland.

Alsterpark (Duits) van Propriano (Corsica) naar Thorshafen.

Sheldt (Engels) van Londen naar Antwerpen.

Southport (Engels) van Dover op ballast naar Antwerpen.

De Franse chalutier Espadon van Boulogne op ballast vertrok ter visvangst.

De Rocket (Nederlands) van Isigny naar Hull.

De Franse Chalutier Castelnau van Boulogne vertrok ter visvangst.

Labadja (Indonesisch) op ballast van Göteborg naar Port Said.

Dashwood (Engels) van Newcastle.

Meescremer (Nederlands) van Kopenhagen op ballast naar Antwerpen.

Duurswold (Nederlands) van Kopenhagen naar Antwerpen.

Scheepsbouw te Zeebrugge

Vorige week werd in deze rubriek medegedeeld dat de h. Maurice Pierlot medewerker zou zijn van de nieuwe scheepsbouwmaatschappij die te Zeebrugge opgericht is en voor het grootste deel Nederlands kapitaal bevat.

De h. Pierlot deelt ons mede dat hij volstrekt niet betrokken is in deze nieuwe maatschappij en dat de geruchten hieromtrent absoluut ongegrond zijn.

Arbeidsongevallen in de visserij

Oostende

RYCKX Robert, kapitein op de treiler O.83 werd gedurende de laatste reis terwijl hij aan het roer stond plotseling tegen het rad geknuzing op aan onderste ribben.

NASSEL François, schipper-eigenaar van de O.224 liep kneuzingen op aan linkerhand gedurende het manoeuvreren van het stuurwiel.

ZONNEKEIN Roger, matroos op de O.224 werd bij het ophalen der netten gekwetst aan rechterarm.

VANDEWALLE Robert, matroos op de O.258 werd de linkerduim gebroken door het vallen van de hamer terwijl aan boord staaldraad werd gekapt.

BROUCKX Bruno, kok op de treiler O.81 is gedurende de reis uit zijn kooi gevallen en liep hierbij kneuzingen op aan voorhoofd door het stoten tegen boord van de tafel.

CHRISTIAEN Lode, scheepsjongen op de O.269 van Walraeve Karel, werd gedurende het splitsen van staaldraad geprikt aan wijsvinger van linkerhand.

DUYCK Herman, matroos op de O.237 kreeg een slag van de deklouper op rechterhand.

DESCHACHT Georges, matroos op de O.173 gleed uit op het ogenblik dat hij een benne vis op het achterschip droeg. Deschacht liep hierbij kneuzingen op aan rechterarm.

DEWITTE Frans, stuurman op de O.290 werd door glasscherven aan het aangezicht gekwetst toen hij in de brug stond op het ogenblik dat een ruit door de wind stukgeslagen werd.

DESAVER Jules, machinist op de treiler O.296 is op dek uitgegleden en met de rug op bakplank gevallen.

VANGELDER Wilfried is uitgegleden en gevallen in het visruim op het ogenblik dat hij vis in een benne raapte aan boord van het vissersvaartuig O.174.

VANHOUCKE Frans, matroos op de O.198 werd gedurende het ophalen van de netten door kabelblok aan de borst geraakt.

DEVAUX Pierre, matroos op de treiler O.296 werd tegen de verschansing geslingerd en liep hierbij kneuzingen op aan de rug.

VERSCHELDE Richard, matroos op de O.58 viel over bakplank en werd gewond aan linker knie.

Zeebrugge

DEVAUX Emiel, matroos op de Z.435 viel op dek en kwam met rechter knie terecht in staaldraad.

MAAND	AANVOER		OPBRENGST		GEMIDDELDE PRIJS	
	1952	1953	1952	1953	1952	1953
Januari	1.012.904	3.489.360	4.044.735	9.371.904	3.99	2.69
Februari	1.964.970	7.200	6.467.616	12.514	3.29	1.74
Maart						
April						
Mei						
Juni						
Juli						
Augustus						
September						
Oktober						
November						
December						
TOTAAL						

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

De verdrinking van matroos F. Hubrechtsen

Woensdagnamiddag kwam te Oostende de Onderzoeksraad voor Zeevaart bijeen onder voorzitterschap van dhr Julien Poll. Dhr Pluyms vervulde het ambt van rijkscommissaris. De Raad stelt de behandeling van het vergaan van O.229 en O.65 uit tot een andere zitting.

De rijkscommissaris komt dan eerst aan het woord in de zaak van O.265 «Victore-Roger» die op 11 Nov. nabij Texel strandde en verging. Betrokkene is schipper Antierens Victor. De commissaris houdt de tijdens het vorig onderzoek reeds ten laste gelegde beroepsfouten staande en wijst op het gebrek aan verantwoordelijkheidszin, de roekeloze navigatie en het feit dat Antierens een motorist had moeten aan boord nemen. Hij vraagt een schorsing van drie maanden.

Op 2 December vorig jaar ging de matroos Hubrechtsen Pierre van O.85 tijdens de IJslanvisserij over boord en kon niet gered worden.

De raad hoorde thans de getuigen in deze zaak. Schipper Dedrie Henri verklaart dat hij in de brug was toen matroos Delanghe hem kwam waarschuwen dat er een man over boord was. Onmiddellijk zette hij de machien op stop en snelde naar

beneden, sneed de reddingsboot los die door Rau werd te water gelaten. Op dit ogenblik was het schip echter reeds 150 meter van de drenkeling verwijderd. Men kon verder niets meer ondernemen. Matroos Delanghe verklaart dat hij op weg was naar de brug om zijn wacht te lopen toen hij op de trap geroep hoorde «man over boord». Hij had voordien de matrozen Hubrechtsen en Rau samen met de lichtmatroos Bonjé op het achterdek aan 't werk gezien. Hij verwittigde onmiddellijk de schipper. Hij heeft nog de drenkeling boven water zien komen op 10 meter van het schip. Bonjé, de scheepsjongen, was met Hubrechtsen en Rau bezig aan het bezaanzeil toen Hubrechtsen het evenwicht verloor en over boord viel. Hij heeft onmiddellijk alarm gemaakt. Matroos Rau was eveneens ooggetuige van het ongeval. Hij was eerst van plan zijn makker na te springen doch werd dit door de bemanning afgeraden. Toen de boei werd geworpen was Hubrechtsen reeds 100 meter van de O.85 verwijderd. Matroos Bonjé verklaart daarna nog dat hij Hubrechtsen hoorde roepen «ik kan niet meer».

De Raad zal in een volgende zitting de rijkscommissaris horen.

Vishandel en nijverheid

Drukke rond de beroepsopleiding

Benelux perijkelen

door Blancquart Albert, voorzitter van de erkende Beroepsvereniging der Vishandelaars van Oost-Vlaanderen, Bestuurder van het Studiecentrum voor Vishandelaars te Gent.

Dat men, om een goed vishandelaar te zijn, in het bedrijf moet geboren zijn, is een opvatting die geen steek meer houdt. Inderdaad, hier en daar duikt een vishandelaar op, die het vak niet thuis heeft aangeleerd. En, gelukkig verschijnsel, dikwijls lui met een goede ontwikkeling, die er niets voor voelen hun leven te slijten op een bureel. Dat deze goede vaklui geworden zijn, die ons nationaal bedrijf eer aandoen, ging gepaard met heel wat inspanningen. Zij moesten namelijk het vak aanleren bij vishandelaars (die dan nog geen kleingeestige collegas mochten zijn, wat al te dikwijls voorkomt) en in alle gevallen ENKEL het praktisch gedeelte van de bestaande kennis. Het is te hopen dat meer en meer goed geschoolde werkers interesse krijgen voor ons vak. Dit kan enkel het visserijbedrijf in 't algemeen ten goede kome en ieder van ons in 't bijzonder. Waarlijk, we kunnen het maar goed stellen als het visserijbedrijf in zijn geheel gezond is. Ieder individualisme is hier uit den boze. Graag gehoord of niet, ons mandaten bestaan er nu eenmaal niet in van vriendelijke dingen te zeggen.

Dat ons SCHOON vak (onze dokter zegt dat ons vak schoner is dan 't zijne) de interesse opwekt van geschoolde lui is echter uitzondering. Zelfs indien zij weten dat het een beroep is vol TOEKOMST, is het voor hen moeilijk een «meester» te vinden die bekwaam en bereid is hun het beroep aan te leren. Zonder opleiding beginnen is een verzekering nemen voor een fiasco met al wat er aan verbonden is. Dit is EEN van de redenen waarom georganiseerde beroepsopleiding nodig is.

In het «Visserijblad» van 18 December 1953 vindt men de tekst van een rede, welke wij uitspraken op het Gentse Stadhuis ter gelegenheid van de uitreiking van de eerste Patroonsdiplomas. Volgende passage is Uw aandacht overwaard.

« Maar al te dikwijls gebeurt het « nog, dat iemand die reeds twaalf « stieren en dertien ambachten uit- « geoffend heeft en tenslotte voor « niets meer goed is, zich toch nog « voldoende bekwaam acht om vis- « verkoper te worden. Zulke perso- « nen zijn dan ook de oorzaak van « het feit dat de vishandelaar de « faam geniet van een soort minder- « waardig ambachtsman of hande- « laar te zijn.

« Ons Studiecentrum werd dus in « de eerste plaats opgericht om de « gevestigde handelaars de gelegen- « heid te geven hun beroeps-kennis « en vaardigheid uit te breiden. als- « mede hun algemene kennis op een « hooger peil te brengen.

« Het economisch leven wordt « steeds meer ingewikkelder en

« steeds wordt de strijd om het be- « staan harder. De handelaar komt « thans voor problemen te staan, « welke zich voor vijf en twintig, « dertig jaren niet voordeden. Een « flinke dosis algemene kennis is « thans noodzakelijk om een goed « handelaar te kunnen zijn. Langs « de andere kant stelt de verbruik- « ker, ten rechte, meer en meer « eisen. Zien we niet, dat allerlei « voedingswaren hygienischer, keu- « riger, fijner, smaakvoller en mooi- « er verpakt op de markt worden « gebracht? Op dit gebied valt er « nog heel wat te doen voor de vis. « De handelaar moet thans in staat « zijn zijn waren keuriger en ge- « raffineerder voor te brengen. Hij « moet aan zijn klant vis zonder « graten kunnen afleveren. Hij moet « zelf visgerechten en half-conser- « ven kunnen bereiden. Hij moet « tenslotte niet alleen een goed vis- « handelaar maar ook een goed vis- « bewerker zijn. Daartoe is ons « Studiecentrum bereid hem te hel- « pen».

Dit is de voorwaarde «sine qua non».

De evolutie in de levensmiddelen werd door de vishandel niet gevolgd. De vishandel is ter plaatse blijven trappelen. Hopen we, dat de verloren tijd, dat we de achterstand die we opliepen (bvb. tegenover de beenhouwers) spoedig kunnen inlopen. (Vervolgt)

Lezers schrijven ons

Het nieuw formaat van HET VISSERIJBLAD en de samenstelling doen ons zeer veel genoegen. Zodra wij nu het blad ontvangen hoeven we het slechts open te slaan om onmiddellijk te vinden wat wij eerst willen lezen. De Zondag kunnen we dan op ons gemak de andere teksten overlopen en leren er telkens iets bij dat het onthouden waard is.

Wij zouden u echter één opmerking willen maken, namelijk de volgende. Daar wij van plan zijn op het einde van het jaar de verschenen nummers bij te houden en zelf een kleine inhoudstafel opmaken, vragen wij u of het niet mogelijk zou zijn de bladen doorlopend te nummeren, dit zou het onderzoekswerk later veel vergemakkelijken.

Intussen, hartelijke dank voor de nieuwe inspanning en voor de eventuele hulp.

WIJ ANTWOORDEN :

Wij onderzoeken het mogelijke om aan uw verlangen voldoening te geven. Evenwel is dit niet zo gemakkelijk om verwezenlijken. De wensen van onze lezers zijn ons heilig, daarom zullen wij pogen aan dit verlangen gevolg te geven. Wij maken zelf reeds een inhoudstafel op, op vraag reeds van enkele lezers, die de jaargang eveneens willen inbinden, zodat u voor deze gelegenheid geen moeite meer moet doen.

Het artikel «1 Maart 1954 voor een paar weken in ons blad verschenen, heeft in de «Visserijwereld» een reactie verwekt die we niet verwacht hadden. Kraaiengekras zou toch dergelijke indruk niet moeten verwekken, of is het wat meer dan kraaiengekras geweest?

Onze achtbare collega, de h. F.M. W. van de Vlasakker, heeft in zijn jonge ervaring met het visserijbedrijf reeds geleerd wat het Nederlandse visbedrijf uitdrukkelijk wil: een Beneluxunie, ondanks alles. Hierbij steunende op Ministeriële handtekingen, hoe onverantwoord ze ook mogen geweest zijn.

Moest onze Nederlandse visserijjournalist beter vertrouwd zijn met het Belgische zeevisserijbedrijf, dan zou hij wel moeten erkennen en toegeven dat het ons onmogelijk is de slag van 1 Maart 1954 op te vangen zonder angstwekkende gevolgen. In die geest zal ons akelig kraaiengekras hem misschien wat minder banaal in de oren klinken.

Het moge tevens gezegd dat het Belgische visserijbedrijf NOOIT OF TE NOOIT de onverantwoordelijke overeenkomsten heeft erkend: noch Anneville, noch Oostende.

In principe kunnen wij ons wel

accord verklaren met een economische Unie, maar dan moet die unie volledig zijn — op ALLE gebied — en op basis van volledige gelijkberechtigting. Slechts op deze manier zal het mogelijk zijn een sterk Beneluxvisserijbedrijf op te bouwen dat kan weerstaan aan de schok van een economisch geïntegreerd Europa.

Zeker, het zijn zeer sinistere visioenen, vooral als men nagaat dat het Belgische middenslagbedrijf langzaam maar zeker wegzinkt, dat de zo hoog gestelde beloften bij de toevanging op 1 Maart 1952 nog niets hebben opgeleverd en dat vooral HET VERSCHIL IN NIVEAU VAN EXPLOITATIEKOSTEN nog niet is opgeheven. Dat verschil werd ten andere erkend door beide partijen, dat verschil is gekend door onze collega die deze tekst woordelijk aanhaalt in zijn antwoord op ons artikel. Aldus slaat hij de grond van de zaak over om zich te begeven aan enkele zeer wijze opmerkingen over kraaiengekras en het gebruik van woordenboeken.

Maar hiermede is voor ons de Benelux-kwestie niet opgelost.

J.H.K.

Vergadering van het invoercomité

Waarom vragen de invoerders altijd veel meer vis dan ze in werkelijkheid invoeren? Is het omdat ze een reserve willen hebben tegen dat het ogenblik er gekomen is om een goede slag te slaan, 't is te zeggen, wanneer er overal vis in overvloed is, ook in ons land?

Die indruk hebben we deze week opgedaan toen we de uitslag zagen van het invoercomité voor de maand Februari.

Stel U voor dat, teneinde aan de schaarse perioden in eigen land te kunnen verhelpen en ongehoorde prijsstijgingen tegen te gaan, voor de maand Januari een invoercontingent van 40 T. toegestaan werd voor Denemarken. Het zou logisch geweest zijn, vooral nu de prijzen aan de kust zeer duur waren, dat deze 40 T. zou uitgeput geweest zijn na een paar weken, Welnu, na drie weken invoer, tot en met Woensdag 20 Januari, werden hoop en al 17 Ton vis ingevoerd uit Denemarken, of nog de HELFT NIET VAN WAT NORMAAL DE DRIE VIERDEN HAD MOETEN ZIJN.

Een bewijs te meer dat wanneer er een vis-tekort is, dit tekort zich in alle landen voor doet, dat de dure prijzen NIET te wijten zijn aan de Belgische rederijen en dat de invoerders GEEN invoer nodig hebben, daar ze deze enkel gebruiken wanneer er veel, en goedkope vis, is, ook in ons land.

Ten andere hebben de feiten bevestigd dat de invoer niet langer gedaan wordt door een bevoorrechte kaste: 72 T. werden ingevoerd uit Nederland en dit in hoofdzaak door die firma's die, geen «bevoorrechte invoerder» zijnde, toch invoeren, maar dan enkel als er een werkelijk tekort is aan onze kust.

Dat voor de maand Februari opnieuw 50 T. toegestaan werd voor Denemarken, hoewel de invoerders 80 T. vroegen, betreuren we nog meer, aangezien het visverbruik in deze maand niet zal stijgen — de vasten begint dit jaar pas in Maart — en de aanvoer, zo de omstandigheden normaal worden, in ons land, zowel als in andere landen zal toenemen.

Haringuitvoer naar Duitsland

Van officiële zijde wordt medegedeeld dat de grenspost HAUZET (bij Aachen) voor het visverkeer opengesteld is tot 24 u. 's nachts, elke dag. De vishandelaars die haring uitvoeren naar Duitsland per vrachtwagen en na de normale sluitingsuren van deze grenspost (17 u.) nog over deze post willen uitvoeren, dienen voorafgaandelijk de h. Controleur der douane te Eupen te verwittigen. Het spreekt vanzelf dat de overuren betaald dienen te worden door de uitvoerder die van deze faciliteit wil genieten.

De invoer van garnaal

Het comité voor de invoer van garnaal vergaderde Zaterdag. Voor de maand Februari werd 18.000 kgr ongepelde en 4000 kgr gepelde garnaal toegekend.

Men wil te Brussel nog meer en zelfs langzaam de grens openzetten. Wij menen te weten dat dit tot ernstige moeilijkheden met de vissers zal aanleiding geven.

Wereldvisserijnieuws

DE SOVJET-UNIE DOET BESTELLING IN ST. NAZAIRE

De scheepswerf «Loire» moet voor rekening van een Russische rederij drie treilers bouwen.

De directeur van deze werf is reeds naar Moskou vertrokken om er ter plaatse de onderhandelingen te bespoedigen. Moelijkheden schijnen er te zijn voor wat betreft de te gebruiken materialen; ook deze zullen door Rusland geleverd worden.

NIEUWE IJSLANDSE AANVAL OP ENGELSE VISMARKT

Een nieuw plan zal uitgewerkt worden door Ysland om in de loop van 1954 het verbod, uitgesproken door reders en vishandelaars in Engeland, om Yslandse vis te verkopen, zolang de Yslandse regering niet haar territoriale wateren tot een redelijk peil inkrimpt, te breken.

Er zijn onderhandelingen aan gang, doch men bewaart de grootste stilzwijgendheid omtrent de plannen. Waarschijnlijk zal men een moderne visbewerkingsfabriek oprichten. Mr Dawson schijnt niet

meer in de plannen betrokken te zijn.

Het gevecht om de Yslandse territoriale wateren wordt voortgezet, ook al is Dawson uit het strijdperk verdwenen. Het Engelse visbedrijf heeft reeds 1-0 op zijn actief. Zal het 2-0 worden? Wij wensen het van harte onze sportieve overwaterburen.

DE PROPAGANDA WERKZAAM IN HET RIJSELSE

Te Rijssel werd een druk bijgewoonde visdag gehouden. In de voormiddag werd een prachtige vis-tentoonstelling voor het publiek gehouden, terwijl 's namiddags een receptie gehouden werd, waar de lof van de vis op alle tonen gezongen werd. De tentoongestelde vis werd 's avonds verloot onder de bezoekers der tentoonstelling, waarna enkele visserijfilmen werden vertoond.

De activiteit van de Rijselse vishandelaars beperkt zich niet tot dit initiatief. De voorzitter van de vereniging wordt regelmatig geïnterviewd door radioreporters van Rijssel, terwijl een drukke propaganda gevoerd wordt voor de vis van het seizoen.

DE NOREN MENEN HET ERNSTIG MET DE GRENS HUNNER TERRITORIALE WATEREN

Onze confrater «World Fishing» maakt bekend dat het Hoger Gerechtshof voor Maritieme Zaken in Noorwegen de straf bevestigd heeft welke verleden jaar werd uitgesproken ten laste van drie Engelse schippers die in de Noorse territoriale wateren gesnapt werden op het ogenblik dat zij de visserij bedreven.

De totale boete voor de overtreders bedroeg ruim 14.000 Pond. Ter verdediging hebben de drie kapiteins ingeroepen dat het mechanisme van hun radarinstallatie defect was en zij niet konden weten dat zij op minder dan 5 mijlen van de Noorse kust verwijderd waren. Het Hoger Gerechtshof daarentegen hield geen rekening met deze blijkbaar al te simpele verontschuldiging. Het hof replikeerde gevat met te zeggen dat de grens van de Noorse territoriale wateren niet moet bepaald worden vanaf de kust maar wel vanaf de lijn welke de uiterste twee van in zee springende punten verbindt.

De Noorse wetgeving is tegenover de overtreders zeer streng. Zij wil eens en voor altijd een voorbeeld stellen; vandaar dat de boete steeds zeer hoog is. Het Hoger Gerechtshof meent dat het bedrag van de boete benevens de waarde van de aangeslagen vis ook deze van een gedeelte van het schip en het vistuig moet behelzen. Onze Belgische schippers zijn dus verwittigd!

SCHOTSE DIEPVRIESTREILER NAAR GRIEKENLAND

Een der grootste Schotse treilers werd door een Griekse firma aangekocht en is reeds op weg naar Pireus om daar de nieuwe naam «Jason» te krijgen. Het schip is uitgerust met een diepvriesinstallatie. Schotse schippers zullen de Grieken onderrichten voor de visserij aan boord van deze treiler. Het blijkt dat de diepvriezing in Griekenland nog niet ingeburgerd werd.

CATASTROFALE PRODUCTIE VAN PILCHARDS IN CALIFORNIE

Het seizoen 1952-53 is voor het Californische pilchardsbedrijf wel erg tegengeslagen. De totale opbrengst bedroeg nog geen 3.600 ton; terwijl ze in voorgaande jaren telkens meer dan 300.000 ton bedroeg. De oorzaak van deze catastrofe is niet met zekerheid bekend; doch algemeen wordt aangenomen dat het een normaal verschijnsel is dat belangrijke scholen sardienen de Californische kusten gaan verlaten om zich in meer Zuidelijke richting, alwaar de zeewateren koeler zijn, op te houden.

REKORDJAAR VOOR DE DUITSE HOOGZEEVISSERIJ

1953 betekende een rekordjaar voor de Duitse Hoogzeevervisserij: de vangst bedroeg: 499.000.000 kgr (bijna tienmaal zoveel als de Belgische totale aanvoer), of 36.350.000 kgr meer dan in 1952.

Tengevolge van deze gestegen aan-

voer, kenden de visprijzen een zekere druk. De meerdere aanvoer compenseerde in zekere mate dit verlies, terwijl de verbeterde haringprijzen (dank zij de opvangregeling) zeer goed meegeholpen hebben om het jaar 1953 renderend te maken. 13 t.h. van de vangst kon niet verkocht worden en moest naar de vismeelfabrieken verwezen. Dit t.h. blijft echter sinds enkele jaren hetzelfde.

Holland

NEDERLANDS AANVOER IN 1953

Niettegenstaande de totale aanvoer in 1953 (55.000 Ton) slechts weinig hoger ligt dan in 1952, wist Nederland zijn aanvoer ronde vis in de hoogte te jagen. Voor schelvis bedroeg de totale aanvoer in 1953: 5.400 T. (1952: 4.600 T.), ook voor kabeljauw steeg de totaal aanvoer: 5.000 T. tegen 4.200 T. in 1952. Hetzelfde gold voor de schol: 13.600 T. tegen 11.500 T. (1952). Daarentegen daalde de aanvoer van koolvis, wijting en schar. Is de weldoende invloed van de vrije uitvoermogelijkheid naar België hieraan ten grondslag? Het zal wellicht niet onmogelijk zijn. Anderzijds stellen we in Nederland een meer intens geworden neiging vast tot het hervatten van de Yslandvisserij. Deze neiging is er wel sinds jaren in, maar de regering heeft tot nu toe weinig praktische gevolgen gegeven aan de talrijke vragen van de reders.

Thans ziet het er naar uit alsof de plannen werkelijkheid zullen worden in een zeer korte termijn. Reeds werden Duitse schippers aangeworven om de vaartuigen op de nieuwe gronden te leiden. Aan het plan om Belgen aan te werven moet bijgevolg afgezien zijn geweest: de Belgen hebben te hoge lonen en laten zich niet verlokken door de Nederlandse veel lagere uitbatingskosten, lonen inclusief.

Is het aan ons dat onze gedachten altijd gaan naar Benelux als we berichten uit Nederland ontvangen?

DE HOLLANDSE WALVISVAART

Over de gang van zaken bij de walvisvangst zijn aan de aandeelhouders door de directie inlichtingen gegeven. De bereiding van walvisvlees voor menselijke consumptie is mislukt; er is bij het publiek geen belangstelling ondanks de medewerking van een groot levensmiddelenbedrijf en de gevoerde propaganda. Inzake het bijpassen van 6 miljoen in het verlies door de regering deelde de regeringscommissaris mede, dat de staat aan het eind van de garantieperiode een bedrag van 14 miljoen gulden aan belasting zal hebben ontvangen. De prijs van de walvisstraan wordt zeer laag geacht in vergelijking met de andere oliën en vetten, waarvoor de staat wel zeer hoge prijzen moet betalen.

Over het gebruiken van helioplotten voor het opsporen van walvissen wordt nog steeds gedacht. Men wil zelfs op deze wijze harpoperen. In 1955 zal een nieuwe walvisvaarder, die thans te Rotterdam wordt gebouwd, in de vaart komen. De oude Willen Barendsz zal daarna als tankschip dienst gaan doen.

Brief uit Yerseke

Nr 384

YERSEKE 23-1-1954

EEN BELANGRIJK BERICHT

Naar we vernemen en ook in verschillende kranten lezen, heeft Frankrijk een verbod gelegd op de invoer van mosselen met minder dan 18 kgr visgewicht per 100 kgr mosselen. Dit is een belangrijk bericht. Ten eerste hierom: wijl er uit blijkt dat althans een grote afnemer er voor past minder mossels voor veel geld te blijven slikken. Dit is, dunkt ons, de enige manier die kans, veel kans op succes geeft om redelijke waar te bekomen tegen hoge prijzen. «Wie niet horen wil moet voelen» is een althans hier overbekend spreekwoord en de heren van de leiding ervaren nu dat niet zij alleen alle factoren in de hand hebben om een verre van ideaal verkoopsysteem te handhaven. Dit is op zich zelf gezien een verblijvend teken. Al te lang werden redelijke verlangens van de handelaars en verbruikers genegeerd. Jammer is 't evenwel voor die kwekers wier mosselen tot voor kort het minimum visgewicht nog niet haalden en om die reden nog niet of nog maar heel weinig konden leveren, dat dit minimum gewicht wordt verhoogd. Volgens de krant overweegt men nu de goede mosselen procentsgewijze aan de afnemers aan te bieden. Wat dan zou willen zeggen dat men niet meer genoeg mosselen van 18 kgr en daarboven voorhanden acht. We vinden het goed dat als minimum een niet te laag visgewicht wordt vastgesteld maar we vinden het verkeerd dat mossels, die zoals nu, de 18 kgr niet halen, niet mogen worden geleverd. Alle mosselen van grootte en visgewicht dienen op verlangen van de afnemers verkrijgbaar te zijn. Was er nu dit seizoen van eerst af de ge-

legenheid geweest mossels te betrekken van minder dan het voorheen geldende visgewicht, dan achten we 't niet onmogelijk dat reeds verscheidene mensen, die nu nog niet leverden, wel wat zouden hebben verkocht. Waarom moet Bergen of Den Haag beslissen wat een handelaar mag verhandelen en wat een verbruiker wel en niet mag eten? We horen van kwekers die over goede en over zeer goede mosselen beschikken die ver en sommige heel ver boven de 100 procent leverden terwijl zij die geen andere soorten hebben dan die welke men niet in de handel wenst te brengen, niet de minste kans kregen iets te leveren. Vanzelfsprekend zou het afnemen van mossels onder 't gewicht niet verplicht moeten zijn.

VEEL STORMSCHADE AAN DE MOSSELS ?

Naar we uit de kranten vernemen bracht de storm veel schade op de Waddenzee, maar bij informatie konden we nog niet te weten komen waar en door wie zware verliezen werden geleden. 't Valt dus mischien nog wel mee. 't Geen we van harte hopen!

MET PENSOEN

De h. A. Willemse, de laatste jaren hoofdopziener bij de Visserijpolitie op de Zeeuwse Stroom, gaat per 1 Februari met pensioen. Met hem gaat een niet onverdienstelijk ambtenaar heen, die tijd nog moeite ontzag om de bedrijfsmensen te helpen. Hopen we dat de h. van Hecken, een geboren Yersekenaar, die door 't Bestuur der Visserijen is benoemd tot waarnemend hoofdopziener, de rechte man op de rechte plaats zal blijken.

Nieuwe bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee

In het Maandblad van de Directie der Visserijen (Nederland) verscheen een verkorte tabel bevattende de voornaamste punten in het nieuwe reglement vermeld. Dit uittreksel werd opgesteld door een speciale Nederlandse commissie, ten dienste der schippers en stuurlieden.

We geven hieronder de volledige lijst en hopen dat onze schippers en stuurlieden hiervan ook veel nut zullen hebben.

UITTREKSEL VAN DE ARTIKELEN 2 TOT 15 VAN DE BEPALINGEN TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE

OPMERKINGEN VOORAF :

1. Alle opgegeven afstanden van zichtbaarheid van lichten zijn minimum afstanden.
2. Indien een geluidssignaal, bestaande uit meer dan 1 stoot is vermeld, worden hier altijd opvolgende stoten mee bedoeld.
3. de afkorting W.V. betekent : werktuigelijk voortbewogen.
4. de bepalingen omtrent water-vliegtuigen werden weggelaten, daar ze vrijwel overeenkomen met die van de W.V. vaartuigen.

I. VARENDE SCHEPEN

Art. 2 a. W.V. schepen van 150 voet lengte en langer :

- twee stoomlichten zichtbaar 5 mijl;
- verticale afstand minstens 15 voet;
- horizontale afstand minstens driemaal de verticale afstand;
- boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- heklicht zichtbaar 2 mijl (art. 10a).
- mistsein (Art. 15);
- vaartlopend — met tussenpozen van ten hoogste 2 minuten — op de fluit : een lange stoot;
- wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt idem — idem — twee lange stoten.
- W.V. schepen met lengte kleiner dan 150 voet zijn vrijgesteld van het voeren van het tweede stoomlicht, doch mogen zulks wel doen.

Art. 3 W.V.-Vaartuig, dat een ander vaartuig of water-vliegtuig, sleept of duwt;

- twee sleeplichten loodrecht boven elkaar met ten minste 6 voet tussenruimte zichtbaar 5 mijl;
- boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- heklicht zichtbaar 2 mijl of stuurlicht van geringe sterkte;
- mistsein — met tussenpozen van niet meer dan een minuut — op de fluit drie opeenvolgende stoten, t.w. een lange gevolgd door twee korte.
- W.V.-vaartuig, dat meer dan een vaartuig sleept en bovendien de lengte van de sleep, gerekend van het hek van het slepende vaartuig tot het hek van het achterste gesleepte vaartuig of water-vliegtuig, meer dan 600 voet is : zelfde lichten als bovengenoemd, doch bovendien derde sleeplicht zes voet boven of onder beide andere sleeplichten, laagste licht echter minstens 14 voet boven de romp;
- mistsein als boven.

noot : Wanneer een W.V.-vaartuig,

C O N G O

ER WORDEN ONMIDDELIJK GEVRAAGD DOOR

Koloniale Firma

Mekanikers voor Zee-Dieselmotoren

Belg. Volledige levensloop onder letters «W.V.» aan Office Publicité

36, Nieuwstraat, Brussel zenden.

(3066)

dat een ander vaartuig sleept, door enige omstandigheid, waaronder o.a. te rekenen valt het onhandelbaar zijn van de sleep, door b.v. zwaar gieren, niet kan manoeuvreren, dan moet eerstgenoemd vaartuig des nachts behalve de in Art. 3 voorgeschreven lichten, twee rode lichten voeren en overdag twee zwarte ballen, zoals aangegeven in Art. 4.

Art. 4a Vaartuigen, waarmede niet kan worden manoeuvreerd :

- W.V.-vaartuigen moeten in plaats van witte lichten (stoomlichten) genoemd in Art. 2 twee rode rondschildende lichten voeren, daar waar zij het best kunnen worden gezien loodrecht boven elkaar op tenminste 6 voet onderlinge afstand, zichtbaar 2 mijl;
- vaartlopend bovendien boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- heklicht zichtbaar 2 mijl;
- Geen vaart door het water lopend geen boordlichten;
- zeilvaartuigen en gesleepte vaartuigen voeren dezelfde lichten als genoemd voor W.V.-vaartuigen;

— Overdag voeren beide twee zwarte ballen loodrecht boven elkaar, waar zij het best gezien kunnen worden, middellijn ten minste 2 voet, afstand ten minste 6 voet;

- mistsein al of niet vaartlopend, met tussenpozen van ten hoogste een minuut op fluit of misthoorn drie stoten, namelijk, lang - kort - kort - al naar gelang het een W.V.-vaartuig of zeilvaartuig is.

Gesleepte vaartuigen geven lang - kort - kort - kort.

- noot : Een slepend W.V.-vaartuig, waarmede niet manoeuvreerd kan worden moet des nachts bovengenoemde rode lichten voeren benedens de witte lichten (sleeplichten) en andere lichten, voorgeschreven in Art 3; overdag moet het de bovengenoemde zwarte ballen voeren.

Art. 4c Vaartuigen bezig met : het leggen of lichten van een onderzeese kabel of van een navigatiewerk; het hydrografisch opnemen of met onderwaterwerkzaamheden, waardoor zij niet voor naderende vaartuigen uit de weg kunnen gaan :

- moeten in plaats van stoomlichten drie lichten loodrecht boven elkander voeren met onderlinge tussenruimte van ten minste 6 voet, resp. rood, wit, rood licht uitstralend en ten minste 2 mijl zichtbaar;
- vaartlopend bovendien boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- geen vaartlopend door het water geen boordlichten;
- heklicht zichtbaar 2 mijl;
- overdag moeten drie figuren, t.w. rode bal, witte ruit, rode bal, loodrecht boven elkaar gevoerd worden, daar waar zij het best gezien kunnen worden, onderlinge afstand ten minste 6 voet, middellijn ten minste 2 voet;

Art. 4e Vaartuigen bezig met : het leggen of lichten van een onderzeese kabel of van een navigatiewerk; het hydrografisch opnemen of met onderwaterwerkzaamheden, waardoor zij niet voor naderende vaartuigen uit de weg kunnen gaan :

- moeten in plaats van stoomlichten drie lichten loodrecht boven elkander voeren met onderlinge tussenruimte van ten minste 6 voet, resp. rood, wit, rood licht uitstralend en ten minste 2 mijl zichtbaar;
- vaartlopend bovendien boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- geen vaartlopend door het water geen boordlichten;
- heklicht zichtbaar 2 mijl;
- overdag moeten drie figuren, t.w. rode bal, witte ruit, rode bal, loodrecht boven elkaar gevoerd worden, daar waar zij het best gezien kunnen worden, onderlinge afstand ten minste 6 voet, middellijn ten minste 2 voet;

Art. 7 W.V.-vaartuigen van minder dan 40 ton :

- 1 stoomlicht op het voorschip op best zichtbare plaats, zichtbaar 3 mijl ten minste 9 voet boven potdeksel;
- boordlichten of samengestelde lantaarn zichtbaar 1 mijl, de samengestelde lantaarn ten minste drie voet onder het witte licht;
- heklicht zichtbaar 2 mijl;
- mistsein met tussenpozen van ten hoogste 2 minuten — op fluit;
- vaartlopend een lange stoot;
- wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, twee lange stoten.

— mistsein al of niet vaartlopend met tussenpozen van ten hoogste een minuut — op de fluit een lange stoot gevolgd door twee korte.

Art. 5 Zeilvaartuigen :

- boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- heklicht zichtbaar 2 mijl;
- mistsein met tussenpozen van ten hoogste een minuut op de misthoorn een, twee of drie stoten resp. als het over bakboord bij de wind — over stuurboord bij de wind — of met de wind achterlijker dan — dwars — inkomend zeilt.
- Gesleepte vaartuigen :
- boordlichten zichtbaar 2 mijl;
- heklicht voor laatste bemande vaartuig van een sleep voorgeschreven, overige gesleepte vaartuigen mogen wit licht van geringe sterkte z.g. stuurlicht (Art. 3 b) voeren i.p.v. het heklicht;
- mistsein alleen het laatste bemande vaartuig van de sleep moet met tussenpozen van niet meer dan een minuut vier opeenvolgende stoten geven, t.w. een lange stoot gevolgd door drie korte, indien mogelijk op het door de sleepboot gegeven sein.

N.B. Na een aanvaring kwam in Engeland de wenselijkheid naar voren, dat een gesleept vaartuig, waarvan het maken van grote gieren niet kon worden belet, des nachts 2 rode lantaarns zou voeren en de voorgeschreven boordlichten enz. (zie 4a).

- Voortgeduwde vaartuigen :
- alleen boordlichten op het voorste deel van het schip; indien een aantal vaartuigen wordt voortgeduwd als een groep, moeten deze navigatielichten voeren alsof het een enkel vaartuig is.

Art. 6 Kleine vaartuigen mogen boordlichten en heklicht (Art. 10b) aangestoken en voor onmiddellijk gebruik gereed houden.

- Deze moeten tijdig genoeg om aanvaring te voorkomen, worden getoond op zodanige wijze, dat zij het best zichtbaar zijn en dat het groene licht niet aan bakboord en het rode licht niet aan stuurboord wordt gezien, terwijl deze zijdelichten zo mogelijk niet meer dan 2 streken achterlijker dan dwars zichtbaar mogen zijn.

Art. 7 W.V.-vaartuigen van minder dan 40 ton :

- 1 stoomlicht op het voorschip op best zichtbare plaats, zichtbaar 3 mijl ten minste 9 voet boven potdeksel;
- boordlichten of samengestelde lantaarn zichtbaar 1 mijl, de samengestelde lantaarn ten minste drie voet onder het witte licht;
- heklicht zichtbaar 2 mijl;
- mistsein met tussenpozen van ten hoogste 2 minuten — op fluit;
- vaartlopend een lange stoot;
- wanneer het gestopt ligt en geen vaart door het water loopt, twee lange stoten.

— Kleine W.V.-vaartuigen, zoals die, welke a/b van schepen worden meegevoerd (motorsloepen) :

- stoomlicht zichtbaar 3 mijl, mag minder dan 9 voet boven potdeksel gevoerd worden, doch boven samengestelde lantaarn zichtbaar 1 mijl;
- mistsein als bovengenoemd, of ander goed hoorbaar geluidsein (Art. 15c VIII).
- Vaartuigen voortbewogen door riemen of zeilen van minder dan 20 ton :
- boordlichten of samengestelde lantaarn zichtbaar 1 mijl voeren, dan wel gereed houden; op best zichtbare plaats;
- heklicht voeren of elektrische lamp of aangestoken lantaarn gereed voor gebruik c.f. Art. 10b;
- mistsein i.p.v. bovengenoemd sein met tussenpozen van ten hoogste een minuut een goed hoorbaar geluidsein.

— Kleine roeiboten, waarmede geroeid of gezeild wordt, kunnen volstaan met elektrische lamp of aangestoken lantaarn met wit licht gereed houden.

N.B. De in dit artikel genoemde vaartuigen behoeven de in Art. 4a (niet kunnende manoeuvreren) en 11e (aan de grond zittend) voorgeschreven lichten of figuren niet uit te voeren.

(Vervolgt)

— Kleine W.V.-vaartuigen, zoals die, welke a/b van schepen worden meegevoerd (motorsloepen) :

- stoomlicht zichtbaar 3 mijl, mag minder dan 9 voet boven potdeksel gevoerd worden, doch boven samengestelde lantaarn zichtbaar 1 mijl;
- mistsein als bovengenoemd, of ander goed hoorbaar geluidsein (Art. 15c VIII).
- Vaartuigen voortbewogen door riemen of zeilen van minder dan 20 ton :
- boordlichten of samengestelde lantaarn zichtbaar 1 mijl voeren, dan wel gereed houden; op best zichtbare plaats;
- heklicht voeren of elektrische lamp of aangestoken lantaarn gereed voor gebruik c.f. Art. 10b;
- mistsein i.p.v. bovengenoemd sein met tussenpozen van ten hoogste een minuut een goed hoorbaar geluidsein.

— Kleine roeiboten, waarmede geroeid of gezeild wordt, kunnen volstaan met elektrische lamp of aangestoken lantaarn met wit licht gereed houden.

N.B. De in dit artikel genoemde vaartuigen behoeven de in Art. 4a (niet kunnende manoeuvreren) en 11e (aan de grond zittend) voorgeschreven lichten of figuren niet uit te voeren.

(Vervolgt)

Abonnenten van
HET NIEUWSBLAD
VAN DE KUST
kunnen voor 100 fr.
een abonnement bekomen
op HET VISSERIJBLAD

ZOEKLICHTJES

VRAAG TE KOOP : GARNAAVIS-SERSVAARTUIG 60-80 pk. Schrijven met voorw. bureel blad nr 3057.

VISSERSVAARTUIG TE KOOP : Z.411 «Camiel», eigendom Wwe Serie Frans, Tonnemaat 19.98. Breedte 4.84 Diepgang 1.30. Kiellengte 11. Bouwjaar 1928. Motor Kromhout 60 pk v. 1947.

VISHANDEL : Goed gekalandeerde viswinkel te Brussel over te laten. Goed cliënteel, mooi zakencijfer. 25-jarig bestaan. INLICHTINGEN : schrijven bureel blad nr 2641.

VRAAG TE KOOP : Vissersvaartuig van 40 tot 60 PK. Voorw. schrijven bureel blad.

TE KOOP casco ijzeren MOSSELKOTTER, lang over alles 19.80 m. en breed buitenkant berghouten 4.80 m. Schip is gebouwd in 1941, verkeert in prima staat. De reden van verkoop is dat het schip te diep gaat voor de Waddenzee-visserij.

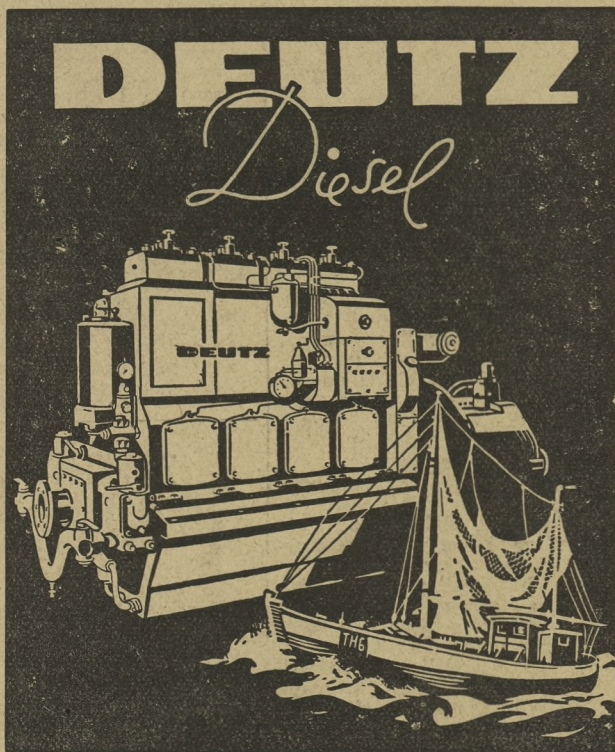
Brieven te richten onder nr 2764 aan het bureel van dit blad. (2764)

TE HUUR

Voor Nieuwbouw en Herstelling
van Schepen

N.V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o



Diesel Motoren

Valcke Frères N.V.

OOSTENDE

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(1)

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Tel. 71.791

(34)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL : H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 189.02

Nieuwe Werfkaai, 3,

Telefoon : 72.904 — 74.000

TE HUUR