



Het

VISSERIJBLAD

Illustration details: A harbor scene featuring a lighthouse with a crescent moon on top, a boat with the number '015', a cart with a wheel, and a fish basket labeled 'BOSSCHEM'. The word 'Het' is written in a large, stylized font across the scene.



**EEN DAGELIJKS TONEELTJE
IN DE VISMIJN**

Adreslijst van Nederlandse Firma's



Sedert 1696

HAARLEMMEROLIE

van...

C. DE KONING TILLY

Haarlemmerolie sedert 1696 steeds door schippers gebruikt en verbreid over de gehele wereld.

ACHTERSTRAAT, 13, HAARLEM

Verkrijgbaar bij apotheek en drogisterij of bij de fabrikant.

Ook in België overal verkrijgbaar, doch let op de juiste naam.

(187V)

HOTEL AUGUSTA

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

Haringgroothandel

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

IJMUIDEN

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

Scheepswerf „De Dollard”

(Dir. P. Doornbos)

LANDSMEER

Telef. K 2902 / 261 - 243

Nieuwbouw van Vissersvaartuigen

J. DUIN'S

Kistenfabriek

Industriestraat, 61

Tel. (K.2550) 5475

IJMUIDEN

Een kist of krat van Duin,

is anders... is beter!
(124)

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreel
Import IJMUIDEN Export
(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737.

Telegram-adres «Visserclots».

(89)

T. VOOYS

KATWIJK-AAN-ZEE

Telefoon 2427

Haringhandel - Inleggerij

Eigen koelhuis

(102)

**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.)

SLIJTERIJ

A.P. BAKKER en Zn

GROTE SORTERING

WIJNEN, GEDISTILLEERD EN
HEINEKENS BIER

**Speciaal adres voor de
scheepvaart**

(PART. ENTREPOT)

Cronjéstraat 5-7-9

Tel. 54.55 — IJmuiden

HAASNOOT'S

SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN

SPECIALITEIT

IN HUIDVERVEN

2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN

Tel. : 5323

Privé : 6190
(169V)

ZEEVISHANDEL

PIETER DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524, 4822

Na 6 uur : 4732 - 4595

Specialiteit: schelvis,

kabeljauw, makreel,

— haring, enz. —

(80V)

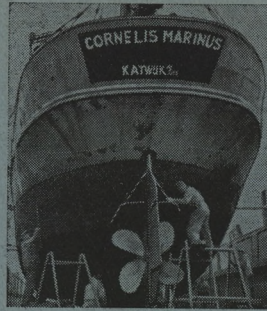
GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.

Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721
IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)

WERF I.S. FIGEE
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

FISH
CANNING
FACTORY

COLUMBIA

Export naar alle landen van
VISCONSERVEN

Gespecialiseerd voor
DE TROPEN

VLAARDINGEN - HOLLAND

Telefoon 3057 - 2068 —

Telefoon Rotterdam 67072
(122)

STEL'S OLIEHANDEL

AMERICAN LUBRICATING
OILS

Tel. K. 2550 - 5247 - 4575 -
6361

TRAWLERKADE, 64

IJMUIDEN

(103)

Fa J. VAN BEELEN C.V.

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

Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij

(98)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en

HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoor 3444

(2 lijnen - buiten kantooruren :

2092 - 2283). Machinaal schoonge-

maakte en gefileerde haring. Bank :

De Twentse Bank. Postbus 15. Tele-

gramadres : «Rijnstroom». (107)

Op de feesttafel :

GOEDE VIS !

en op het bureel :

GOEDE DRUKWERKEN !

*

Iedere vishandelaar laat zijn
drukwerken uitvoeren door
de drukkerij «HET VISSERIJ-
BLAD», St Jorisstraat, 18,
Oostende. Tel. 725.23.

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

—o—

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

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

185V



Net VISSERIJBLAD

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

Verant. Druk.-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 jr): 200 Fr.

STANDPUNTEN:

Distributieproblemen!

IV. Massa-vis en industrialisatie

Onze vloot heeft zich geleidelijk uitgebreid tot twee categorieën visaanvoer : fijne vissoorten, waaronder de tong, en massale aanvoer : vooral de IJslanvis.

Over de fijne vissoorten dient er niet veel gezegd : deze vinden grif hun weg naar de meer verfijnde verbruiker en de restaurants.

Wat de massale aanvoer betreft, hiervoor bestaan nog veel mogelijkheden.

Verscheidene vishandelaars hebben zich gespecialiseerd op de verkoop van fijne — dus dure vis. Liggt naast de verkoop, van deze vis geen plaatsje open voor de verkoop van de volkvis : de goedkope soorten ? Of de inrichting van winkels in volkrijke buurten waar hoofdzakelijk goedkope vissoorten verkocht worden ?

Het verbruik van die vissoorten stimuleert de verkoop en de afzet van de andere soorten. Wie ganse dagen worst of gekapt eet, zal ook af en toe eens een biefstuk kopen, zij het als afwisseling of ter gelegenheid van feesten.

Ook de volksverbruiker van vis zal af en toe, ter gelegenheid van een of ander familiefeestje eens een betere vissoort dan die van de gewone dagen kopen, als deze eens de smaak van vis weg heeft.

De diepvriesinstellingen hebben het mogelijk gemaakt deze volkvissoort op te slaan in tijden van overvloed om ze in tijden van schaarste uit te halen en aan de man te brengen.

Ze spelen in zekere zin de rol van prijsregelaar, niet alleen voor de producent, maar ook aan de verbruiker. En als dusdanig kunnen ze een goede stimulant zijn voor een groter visverbruik.

Maar ook hier dient nog verder gewerkt : de volledige inrichting van de koelketen : opslag, vervoer, bewaren in de magazijnen van de kleinhandel. Een kostelijke instelling die echter geleidelijk tot stand komt en verbetert.

Niet alleen diepgekoelde vis, maar ook volkvis biedt grote mogelijkheden voor de afzet. Gekuis, gefileteerd, in één woord : panklaar, kan ze de gewone huisvrouw die niet van visafval en viskuisen houdt, gemakkelijk bekoren. Het product kan beter gestandaardiseerd en eenvoudig verpakt worden.

Door het aan de havens kuisen van vis, lopen de verzendingskosten van deze goedkope soorten niet zo hoog op, kan de afval aan de vismeelfabrieken verkocht worden en kan de verkoopprijs aan de verbruiker zo laag mogelijk gehouden worden.

De handelaar heeft minder werk en minder verlies : dit alles kan aan het verbruik ten goede komen.

Kent deze manier van verkopen de laatste tijd meer en meer uitbreiding, er zijn echter nadelen aan verbonden. Inderdaad. De aanvoer en verkoop van deze vissoorten geschiedt tijdens de eerste drie dagen van de week : dagen dat er volop gewerkt moet worden aan de verzending en dat er minder tijd kan besteed worden aan het verwerken van de vis. Terwijl nochtans deze vis zo spoedig mogelijk moet kunnen bewerkworden.

Men moet bijgevolg over voldoende personeel beschikken, terwijl het niet altijd zeker is dat men de voldoende hoeveelheid vis zal hebben om iedereen aan het werk te stellen.

Het is zeker dat, eens de ideale formule gevonden en binnen ieders bereik gesteld, de afzet en aanvoer van volkvis zal toenemen en dat dit in grote mate zal meehelpen om het visverbruik te bevorderen.

Tenslotte komt alles neer op de drie volgende punten :

1. de verbruiker moet kunnen vis kopen wanneer hij wil : verbetering en uitbreiding van het distributiestelsel ;
2. de verbruiker moet zeker zijn steeds goede vis te kunnen kopen : verbetering van de kwaliteit, niet alleen door de producent, maar bij de behandeling, het vervoer en verkoop.
3. de prijs van de vis moet in ieders bereik liggen. Door massa-aanvoer kan men goedkope vis voortbrengen, die iedereen in de mogelijkheid stelt ook eens een stukje vis te eten.

De handelaar mag echter niet versmaden ook volkvis in zijn uitstalraam te plaatsen naast de dure en fijne soorten.

Hij moet de gelegenheden benutten die in deze vissoorten bestaan om vis nader tot de volksmens te brengen, tevens zijn afzet te verhogen, wat zijn algemene kosten zal verlagen en aldus zijn rol volledig spelen in het distributieconcert.

Het gaat niet met individuen alleen. Er moeten mensen zijn die voorgaan, er zijn er genoeg die zullen volgen.

Maar er is vooral voorlichting van doen : voorlichting van diegenen die er toe aangesteld zijn en er is samenwerking van doen : om de gezamenlijke problemen die zich stellen te bestuderen en een lijn te zoeken en te vinden in het belang van de handel, die tenslotte ook het belang van de producent is.



De Wekelijkse Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Zitten in de miseerie, ja'k Kan je gijnder mien aan een kopage helpen? 'k Hebben nog een joengen en een motorist, maar mijn twee matrozen zien gaan vliegen. Ze hebben hulder laten afmonsteren en niet omdat ze naar de staat of naar de zeemacht gegaan zijn, en ook niet omdat ik een slechte baas zien - al zeggen 'k 't zelve - neen. Juste maar omdat ze makkaar niet meer kunnen rieken. En wat zit er daar tussen? Moet je 't vraagen! Vrouwvolk. 't Is al van in den tijd van Eva (voor Adam) en van Euphrasie (voor mijn) dat de miseerie op de weereld gekomen is.

En dat die twee snotters hulder kop op laten maaken hebben van zulk een schepsel, ze hebben maar wat dat ze verdienen, maar daarmee zitten kik zonder volk en dat is 't ergste

'k Gaan je zeggen wat datter gebeurd is. 'k Kunnen 't gemakke-lijk vertellen omdat ik er bij waaren als 't gebeurd is. Me laagen aan de korre, de motorist was van wacht en 'k gingen naar beneen naar mien kooje om een tukje te doen. De joengen lag al onder de wulle, maar de twee matrozen waaren aan 't kaarten. 'k Zeggen teegen hunder: als de partij uit is kruipt ook maar onder de sarges, je gaat er deugd van hebben want me gaan sebiet weere wienden. Ze kaarten uit en binst dat ze hunder klaar maaken voor in de kooje te kruipen, haalt er eenen en wit zakneusdoekje uit zijn zakken uit.

En je zijt gelijk een mammezel-tje die van heur sissen gaat draaien, zegt den anderen. Zwijgt, zegt den eenen, 't is een soevenir van mien moksje. Vrie je gie ook al, zegt de langen. Bah ja'k zegt de scheelen, en waarom zouden kik nie maggen vrien. 'k hebben kik men oude, en daarbij 't is al een tiedje dat ik er achter zitten.

't Is toch zoo een schoon kind, en zoo verstandig, en zoo brave en zoo serieus, en zoo lief, enfin 't is een engel. Hoe, vraagt de langen, is ze dood tē? Waarom zoe ze dood zien. Wel omdat je zegt dat ze een engel is. Verstat je gie dat nie met jen onnoozel verstand dat ik willen zeggen dat ze juiste geliek een engel is.

En is 't daarvooren dat je met die zakneusdoek met kantjes aan jen neuze zit te frotten je kan heur alle dagen zien als je binnen ziet. Ja, maar, zei de scheelen, z'is op vwajaage naar heur tante in Holland en 't gaat wel een maand of drieje duren eer dat ze weer-komt.

En ze ziet mien toch zoo geeren, je kan het niet gelooven, si moest je 't weeten hoe dat me afscheid genoomen hebben als ze voortsgegaan is met de trein. 't Was geweldig. 't Joeng zat met de traanen in heur oogen te krijschen van verdriet dat ze mien moeste ver-laten

En waarom is ze dan weggegaan, zei de Langen. Ze moesten, ja't ze

moeste veranderinge van lucht hebben zei de dokter, ze houden kaffee open in heur huis en ze kan teegen de reuke van 't bier niet, zoo ze had zij een tante in Holland die ook kaffee open houdt, maar 't zijn ginder allemaale druppels dat ze drinken en ze is zij daar naar toe. 't Is wreed, zei de langen. 't Is gelijk of dat je zegt makker, 'k en kosten der niet van weg, als de trein vertrok. 'k zien meegelopen tot aan Brugge. Zijt ge der zoo zot van, zei de Langen. Zot is 't woord niet, maar mijn veste zat tussen de deure van de trein, en 't was maar in Brugge dat ik ze kosten loskrijgen. En warm dat 't juste was, 'k hebben gezweet gelijk nog nooit in mijn leeven.

En dat maakt dat je alzo aalle-ne zit, zei de langen. Ja'k, zei de Scheelen, en 't eenigste dat mijn overbluft van heur is dat zakdoekje hier dat ze uit heur saccche hebt laten vallen en waar datter van heur parfum op is. En met datten dat zei, rookten zeere nog een keer.

Laat mien ook een keer rieken, zei de Langen. Allez, zei de Scheelen, omdat 't gie is, 'k zouden 't voor geen anderen doen. En je stak dat neusdoekje onder de neuze van den anderen. De Langen rook en snuffelde en almeteenkeer zeiten: 't Dienkt mien dat ik die oo de kolonje kennen, dat moksje dat je gie wilt zeggen, is dat Simontje niet uit 't Leeuwitje? Hoe weet je gie datte, zei de Scheelen. Ehwel, zegde de Langen, omdat ik heur die flassche verleede reize kadoo gedaan hebben voor heur verjaardag, dien avond dat ik met heur weest gaan dansen hebben in 't Kasinootje.

't Is geen waar, zei de Scheelen, je liegt. Je gaat 't gie mien gaan vertellen dat je der mee vriet. 'k kennen heur al lange genoeg en ze hebt beloofd van met mien te trouwen als ze een en twintig jaar is.

't Eene woord bracht 't andere mee, ze zaaten bijkans in malkaaren haar, al voor dat vrouwmensch en chance dat ik nog niet in slaape was, of 't had er op gezeeten.

'k Zien uit mien kooje gesprongen 'k hebben hunder elk bij hunder schabbernakel gepakt en ne keer goed in 't wit van hunder oogen gekeeken en gezeid: den eersten die hier ruzie maakt, mag te voete naar huis.

Ze zweegen. Maar van als ze binnenen kwaamen hebben ze hunder laten afmonsteren en 'k zitten ik zonder volk daarmee.

Als je dikkers van entwien weet die wilt vaaren bie mien, zendt ze maar. Maar 't moeten getrouwde menschen zien, de deeze zien niet meer jachtig achter 't vrouwvolk, ze weeten wat dat ze eigenlijk weerd zien en van die jonge snotters je ziet wat datter van komt.

'k Gaan niet zeggen tot 't naaste reize, want 'k weeten nog nie wanneer dat ik in zee gaan of 't zou moeten zien dat ik rap entwien vinden en dat me sebiet zouder kunnen vaaren.

Elk z'eentje en tot 't naaste weeke.

Stierman Lèeze.

Onze Vissen

ALEWIVES

Beste Visprof,

Met veel belangstelling de reeks over de makreelvissen gelezen en nu U aan het einde gekomen zijt, maak ik van de gelegenheid gebruik U een vraag te stellen, die me sinds geruime tijd op de lippen ligt. In een Engels tijdschrift las ik over een vissoort die de naam draagt: Alewives.

In geen enkel Engels Woordenboek vond ik de naam of een vertaling die mij bevrediging gaf. Een schrijver gaf op: caféhoudster, bierverkooptster; de andere vermelden de naam zelfs niet.

Ik vermoed dat het hier gaat over een vrouwelijke paling of iets dergelijks. Is dat juist en wat denkt U er van? Veel dank voor de uitleg. J.S. te M.

Ziedaar het eerste briefje dat me onder handen viel deze week en waarop ik thans een antwoord wil geven, aangezien het aanleiding geeft tot een nieuw interessant praatje.

Beste Lezer, U hebt deze naam zeker niet gevonden in een Engels tijdschrift, maar in een Engelstalig tijdschrift, uitgegeven in de Verenigde Staten waar deze vissoort bijna uitsluitend bekend is.

Het is niet een vrouwelijke paling (paling is «eel» in het Engels), maar een soort haring en dan nog wel een rivierharing.

Het voorkomen van deze vis is dit van een haring, maar de vis is veel meer ovaal dan een gewone haring.

Er zijn verschillende soorten van deze rivierharing die gekend zijn onder de familienaam: Pomolobus. De visserij op deze soorten vormt de voornaamste bedrijvigheden van de riviervisserij op de Atlantische kust van de Verenigde Staten.

Ze vormt niet alleen een belangrijke visserij, maar is tevens een geschiedkundige vis. Sinds het begin van de kolonisatie van Amerika werden gezouten rivierharingen uitgewisseld voor suiker en rum. En ook nu wordt een groot gedeelte van de vangst gezouten uitgevoerd.

De totale vangst in Nieuw-Engeland bedraagt jaarlijks meer dan 2.000 Ton. Een derde hiervan wordt in vaten gezouten voor de binnenlandse consumptie en voor de uitvoer. Een geringe hoeveelheid wordt vers gegeten, maar daarentegen wordt een groot gedeelte der vangst gerookt of verwerkt tot conserven.

Rivierharing weegt gemiddeld 250 gr. per stuk, het vlees heeft een aangename smaak en is minder olieachtig dan dit van gelijkwaardige soorten vis. Naar de Amerikanen beweren, wordt de vangst van de rivierharing niet voldoende uitgebaat en moet er eerst een tekort komen aan andere vissoorten vooraleer men er zal aan denken deze bron van eiwitten aan te snijden.

En toch is de huidige vangmogelijkheid — ofschoon de rivierharing tussen de veertien vis-

soorten vermeld is die het meest aangevoerd worden in de Verenigde Staten — gering in vergelijking met enkele tientallen jaren geleden. Stroomen van deze vissen trokken elke lente de rivieren van Nieuw-Engeland binnen. In Connecticut werd in 1940: amper 20 T. rivierharing gevangen tegen 500 T. in 1896; Rhode Island: 10 T. tegen 1000 T.; Massachusetts: 450 T. tegen 2500 in 1896. Enkel op de Maine is de opbrengst sinds 50 jaar geleden onveranderd gebleven. De voornaamste redenen van deze afname zijn: overbevissing, afdamming van de rivieren en bevulling van het rivierwater.

Een korte beschrijving van het leven van deze vis toont aan hoe gemakkelijk de menselijke onbezorgdheid dergelijke voedselbronnen kan uitroeien en hoe, mits zekere planmatigheid en oplettendheid, deze voedselreserve voor de toekomst kan worden uitgebreid.

Elke lente trekt de rivierharing van de voederweiden in de Atlantische Oceaan de rivieren in om te paaien. Zij dringen rivieren en kleine stromen binnen, zelfs in ondiepe kreken waar amper voldoende water is om te zwemmen. De eerste scholen bereiken de rivieren van de Massachusetts-Baai in het begin van April, de stromen van de Maine worden rond het begin van Mei bereikt. Het gaat hier om Pomolobus pseudoharengus of true alewives of nog: branch herring. Deze soort paait in de kleine beekjes en binnenwaters van Nieuw-Engeland. Ongeveer een maand later komt een andere soort: Pomolobus aestivalis of in het Engels: bleback of glut herring, welke verkeerdelijk met de naam alewife bestempeld worden. Deze tweede soort paait in brakwater van de kust en bij voorkeur in de grote rivieren. Bluebaks komen meer zuidelijker voor dan hun soortgenoten.

Het opzwemmen der stromen gebeurt vooral tijdens de dag, des nachts laten ze zich een eindje met de stroom meedrijven om de volgende morgen opnieuw verder te reizen. Zelfs aanzienlijke stroomversnellingen worden overschreden, hiertoe legt deze haring zich op zijn zijde en zwemt aldus voort in ondiep water waarboven ze met de helft van hun lijf uitstekten.

Toen voor jaren met het bouwen van kleine dammen begonnen werd, hielpen de burgers de rivierharingen over deze heen, 't zij met schepnetten, 't zij door het bouwen van visladders (zijvertakkingen met betrekkelijk gering verval, welke de vis toelaten, ondanks de afdamming, het bovengedeelte van de stroom te bereiken). Op sommige plaatsen legde men zelfs kunstmatige paaiplaatsen aan. Met de jaren echter geraakten deze gebruiken vergeten en werden de visladders niet meer onderhouden.

Een rekordtrek van rivierharing werd vastgesteld op de Penobscot stroom, waar de vis 200 mijl diep het binnenland introk.

(Zie vervolg blz. 4)

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 1 October :

V.B.Z. Zitdag Nieuwpoort.



GELD EN MACHT

ZIJN NIETS.

EERLIJKHEID

MAAKT MENSEN !

Nieuwbouw en vernieuwing van vissersvaartuigen in ieders bereik

De Belgische vissersvloot beschikt over zeer moderne eenheden, maar het grootste gedeelte van onze vissersvaartuigen is verouderd en zeker niet meer aangepast aan de moderne eisen.

Elk reder zal het aan de lijve ondervinden dat een verouderd vaartuig niet alleen geringer rendement, maar vooral hoger uitbatingskosten betekent. Een verouderd vaartuig, een oude motor vraagt niet alleen zware onderhoudskosten, maar tevens regelmatig hoge herstellingskosten. Wie heeft zich nog niet afgevraagd, wanneer hij op het einde van het jaar zijn boeken afsloot of het niet voordeliger zou zijn de oude motor, het verouderd schip te vervangen door nieuwer materiaal, door een modern vaartuig.

Men moet meedoen met zijn tijd wil men zijn brood blijven verdienen. Er is niet alleen concurrentie tussen de vishandelaars, ook tussen de reders onderling bestaat er concurrentie. Al wordt men dit laatste niet zo spoedig gewaar omdat de prijzen bepaald worden op de vrije markt van vraag en aanbod, toch ondervindt men maar al te gemak-

kelijk dat de reder — die nochtans evenveel geld krijgt voor zijn vis als zijn collega — er gemakkelijker kan komen. De reden is dat zijn uitbatingskosten niet zo zwaar zijn omdat hij over een moderner vaartuig beschikt en omdat hij zoveel meer vis kan aanbrengen.

Dit liedje van moderniseren en nieuwbouw heeft een refrein : Wie zal dat betalen ? Inderdaad, wie heeft zoveel geld om deze zware kosten te dragen ? Kijkt men naar zijn gebuur die het wel gedaan heeft die veranderd of vernieuwd heeft dan vraagt men zich af : van waar haalt deze het geld om het te doen, hij heeft toch niet meer verdiend dan ikzelf.

Spreekt men van krediet, dan halen de meeste reders hun schouders op en zeggen : Krediet, dat is enkel voor de grote maatschappijen en niet voor de kleine man.

Zeker, als een grote maatschappij een nieuw schip bouwt, is dit in de meeste gevallen gebouwd met het geld van de Staat, zoals de roep gaat. Maar dat krediet is er zowel voor de grote maatschappijen als voor de kleine man. De kleine man kan even gemakkelijk krediet krijgen.

Krediet voor de kleine man

Het krediet is er voor iedereen, maar dan natuurlijk zou dit moeten zijn voor hen waarvan de toestand zuiver is. De kredietmaatschappij mag vergeleken worden met een Bank. Die bank geeft ook geen geld om nieuwe schepen te bouwen, zolang deze niet zeker is dat dit kapitaal zal aangewend worden om vaartuigen te maken die zullen hun interest en hun afkortingen openbrengen. Wanneer de kredietvrager bekend staat om zijn grote schulden, schulden die overal bekend zijn, zoals achterstallige belastingen aan de fiscus, geprotesteerde wissels, veroordelingen tot het betalen van grote geldsommen, enz., kan hij nergens geld krijgen omdat men vreest dat het geld ofwel zal gebruikt worden om die schulden te delgen, ofwel dat het materiaal waarin het geld gestoken werd, zal aaneslagen worden om de schulden te dekken en de kredietgever aldus geen garanties meer heeft dat het zal terugbetaald worden.

Men denkt ook te licht dat men veel geld nodig heeft om krediet te krijgen. Niets is minder waar. Dit zullen we ten andere verder zien. Maar om de nodige stukken op te maken vragen de beroepsverenigingen : Verbond der Belgische Zeevisserij en Hand in Hand Zeebrugge en Oostende, geen cent. Enkel de prijs van het verzenden der aangeketeerde stukken, de kostprijzen voor het bekomen van officiële papieren, een reis naar Brussel om de akten en dokumenten te ondertekenen, dat kan iedere kredietvrager zich permitteren.

Zowel te Oostende als te Zeebrugge/Heist zijn verscheidene reders die reeds, door tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij of door Hand in Hand Zeebrugge en Oostende hun stukken lieten opmaken voor het bekomen van krediet en dit krediet bekomen hebben. Vraag hen gerust hoeveel zij hebben

(Zie vervolg blz. 4)

Ouderdomsrentetoeslag voor reders

Reders die de ouderdom van 65 jaar bereikt hebben kunnen hun aanvraag indienen voor het bekomen van een ouderdomspensioen van de Staat.

Deze toeslag wordt ook gegeven aan diegenen die geen enkele storing hebben verricht. Om deze toeslag te kunnen bekomen zijn volgende voorwaarden vereist :

1. geen aanvullende personele belasting hebben betaald ;
2. geen dienstboden (behalve werkvrouw die minder dan 8 uur per week werkt) in persoonlijke dienst gehad hebben ;
3. geen auto voor «eigen, persoonlijk» gebruik hebben ;
4. het kadastraal inkomen van het bewoonde huis (eigendom, huurder of vruchtgebruiker) mag niet hoger zijn dan een bepaald bedrag ;
5. In de loop van de vijf jaar die het indienen der aanvraag voorafgaan geen belangrijke beroepsbedrijvigheid hebben uitgeoefend.

Onder belangrijke beroepsbedrijvigheid wordt verstaan : het uitoebanen van een nijverheids-, handels- of landbouwinstelling welke de medewerking vereist van twee gesalarieerde personen en waarvan het kapitaal niet hoger is dan 200.000 fr.

Er schiet alleszins niet veel over voor een normaal persoon om van een paar honderd frank per maand te kunnen genieten.

De reders die bijvoorbeeld hun vaartuig zouden verkocht hebben aan 60 jarige ouderdom en op 65 jaar hun aanvraag tot het bekomen van een ouderdomsrentetoeslag indienen, kunnen deze ook niet krijgen, omdat ze gedurende die periode werkbekwaam geweest zijn, niet gewerkt hebben en bijgevolg verondersteld worden over voldoende inkomen te beschikken om gedurende die vijf jaar te kunnen leven zonder enig beroep uit te oefenen.

Is men echter 70 jaar en heeft men zijn bedrijf sinds 5 jaar gestaakt, dan kan men wel de vraag indienen tot het bekomen van ouderdomspensioen, omdat men veronderstelt dat een persoon van 65 jaar en meer niet meer werkbekwaam is.

Leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij die hun aanvraag wensen in te dienen kunnen zich hiertoe richten tot het Verbond der Belgische Zeevisserij welke hen graag en gratis met raad en daad zal bijstaan.

Arbeidsongevallen in de visserij

OOSTENDE

BRILLEMANS Frans, Oostende, stoker op de treiler O.293 is gedurende het kuisen van de machinekamer gevallen en liep kwetsuren op aan de linkerhand.

GESELLE Jan, Oostende, schipper op de vissersboot O.21 werd bij het bedienen van het roer met de linkervoet gegrepen tussen ketting.

VILEYN Robert, Oostende, schipper-eigenaar van de O.166 is bij het ophalen der netten uitgegleden en gevallen waarbij hij kneuzingen opliep aan de rug.

BLOMMAERT Alfons, Oostende, stoker op de treiler O.297 werd bij het reinigen van motoronderdelen gekwetst door de boord en een filter in de linkerhand.

GOES Jaak, Oostende, matroos op de O.124 van de rederij Boels is bij het losmaken van een kabel aan het meerdok uitgegleden en gevallen. Goes liep kwetsuren op aan de borstkas.

De Maidentrip van de Z. 425 "Research"

De firma Soussens laat ons weten dat het niet tengevolge van motordefect was dat dit vaaruij niet in zee kon gaan, maar wel omdat de schroefas in de binnenbus vastgekomen was, waarschijnlijk door een te nauwe berekening of tengevolge van een braam die tussen bus en schroefas gekomen was.

SMISSAERT Marcel, Oostende, scheepsjongen op de O.297 werd in de linkerhand geprikt door staaldraad.

RUBBEN Maurice, schipper-eigenaar van de O.140 werd bij het inhalen van de viskorre geprikt in de rechterhand door staaldraad.

RONDELEZ Oscar, Oostende, matroos op de O.284 werd bij het gutten van vis geprikt in de duim van de rechterhand.

DENEVE August, Oostende, matroos op de O.153 is bij het afdalen van de trap uitgegleden en gevallen op de rug.

PETER HEIN overleden



Een naam die voor vele midden-slagreders — vooral diegenen die al moeilijkheden hebben opgelopen in de Duitse wateren of in een Duits haven zijn binnengelopen — een rijke klank heeft.

Peter Hein is immers te Cuxhaven de vertrouwensman geweest van de Belgische visserij voor wie hij talrijke malen is tussengekomen.

Peter Hein is op Woensdag 7 September te Cuxhaven overleden in de ouderdom van 73 jaar.

Het past een levensbeschrijving te geven van deze gekende persoon, waar onze Belgische vissers en reders zo welgekomen zijn te Cuxhaven.

Op 20 Maart 1883 werd op het eiland Fehmarn, in de Baltische Zee, de eerste zoon geboren van scheepskapitein Hein en als Peter over de doopvont gehouden. Nadien volgden nog acht kinderen, waarvan intussen reeds drie overleden zijn.

Toen hij twaalf jaar oud was, in 1895, moest Peter Hein met zijn ouders en het ganse gezin mee naar Cuxhaven verhuizen, waar vader Hein als Zeevaartinspekteur bij het «Nordische Bergungs-Verein» uit Hamburg, de leiding van het station Cuxhaven overgenomen had.

Van die tijd af, verklaarde Peter Hein, ben ik met de zeevaart opgegroeid. Hij bezocht het Gymnasium te Cuxhaven en van 1901 tot 1904 begon hij zijn praktische leertijd bij de scheepsmakelaars firma, Dagström te Hamburg.

Deze leertijd bracht hem de eerste begrippen van een scheepvaartbedrijf bij, doch in October 1904 werd hij opgeroepen voor zijn militaire dienstplicht. In het voorjaar 1906 verliet hij Hamburg en vestigde zich als vertegenwoordiger van de Norddeutsche Lloyd te Bangkok (Siam). Daar deed hij zijn ervaringen op inzake scheepsverzekeringen en averij.

Hij was in 1914 met verlof in zijn Vaderland toen de eerste Wereldoorlog uitbrak en werd gemobiliseerd.

Te Heist a/Zee bracht hij zijn 4 oorlogsjaren door waar hij de visserijbevolking van zeer dichtbij leerde kennen en met onze vissers vriendschap sloot. Hij huwde na de oorlog met een meisje uit Heist : Jw. Irene Standaert en had het tot nu toe nog niet beklagd.

Terug te Cuxhaven begon hij in 1919 zijn eigen bedrijf op te richten.

Rond de jaren 1920 had hij de leiding van een bergingsbedrijf.

In 1929 werd hij door de Finse republiek tot Ere-vice-consul voor Cuxhaven aangesteld. In 1946 werd hij tot raadsheer in het Parlement verkozen.

Intussen hield hij zich vooral bezig met ongevallen en was vertegenwoordiger van verschillende buitenlandse scheepsverzekeringsmaatschappijen.

Sinds verschillende jaren vertegenwoordigde hij de ijslandse visserijreders waarvan de vaartuigen jaarlijks gedurende het haringseizoen grote hoeveelheden verbruikvis komen lossen in Duitsland.

Belgische vissers waren steeds welgekomen bij Peter Hein te Cuxhaven, die hen gaarne, zover het in zijn vermogen lag, hielp wanneer ze moeilijkheden hadden.

De firma Peter Hein blijft bestaan De leiding wordt overgenomen door de Procuratiehouder Ernst Stabel, die sedert jaren in dienst was van Peter Hein, Vice-consul is van IJsland, en volgens Peter Hein zelf : dit vertrouwen volkomen verdient

Wij bieden aan de achtbare familie ons diepste rouwbeklag aan.

Tolnazicht op zee is onmogelijk

De Belgische maalbotendienst gaat er fier op zeer weinig reizigers in de steek te moeten laten bij gebrek aan plats. Het komt wel eens bij uitzondering voor, dat enkele reizigers te Oostende achterblijven, maar dit is dan te wijten aan een vertraging van de treinen uit Midden-Europa.

Op haar beurt tracht de spoorwegmaatschappij de reisduur van Brussel naar Oostende in te korten, wat door de electricatie van het net mogelijk is geworden.

Kon men er nu toe komen al de tolverrichtingen aan boord van de schepen zelf te laten geschieden, dan zou de reisduur Brussel-Oostende-Dover nog mer kunnen ingekort worden.

Het bestuur van de maalbotendienst doet echter opmerken, dat het uitvoeren van het tolnazicht op de maalboten onmogelijk is, vermits op sommige dagen de schepen meer dan 1.500 passagiers vervoeren. Deze reizigers wensen van het comfort van de schepen te genieten en daarom kan men hen niet «parkeren», is afwachting dat hun goederen door de tolbedienden nagezien zijn.

Op de zogenaamde «car-ferry», de «Prinses Joséphine-Charlotte» geschiedt het nazicht van de autodocumenten tijdens de reis. De paspoorten worden echter aan de wal nagezien.

De vraag werd ook gesteld of de Britse regering nog steeds haar weigering volhoudt om eendagspaspoorten aan Britse verlofgangers te verlenen, indien zij zich naar Oostende willen begeven.

In bevoegde kringen te Brussel wordt in dit verband vernomen, dat er weinig kans toe bestaat dit vooroorlogs gebruik te hervatten, vooral nu de Britse regering allerlei beperkende financiële maatregelen overweegt. Men wijst er op, dat weliswaar eendagsvergunningen afgeleverd worden voor de lijn Folkestone-Boulogne, maar dat het bijna al even ingewikkeld is aan een eendagsvergunning te geraken als aan een paspoort.

Nieuwbouw en vernieuwing van visserstvaartuigen in ieders bereik

(Vervolg van blz. 3)

moeten betalen en of ze langer hebben moeten wachten dan een collega die hiervoor bij een of andere persoon grote sommen geld heeft moeten storten, zogezegd om de representatiekosten te dekken.

OOK VOOR DE WESTKUST

Ook voor de reders van de Westkust bestaat de mogelijkheid om krediet te bekomen om hun schip te moderniseren of een nieuw schip te bouwen.

Tot nu toe hebben de reders van Nieuwpoort weinig beroep gedaan op de tussenkomst van de bestaande Kredietmaatschappij. En toch kunnen zij ook van de voordelen genieten van de Wet.

Bovendien verleent het Gemeentebestuur van Nieuwpoort niet onbelangrijke premies aan de reders die een schip laten bouwen.

Volgende premies zijn voorzien :

25.000 fr. voor vaartuigen vanaf 120 P.K. en 15 m. kiellengte.

20.000 fr. voor vaartuigen vanaf 100 P.K. en 13 m. kiellengte.

15.000 fr. voor vaartuigen vanaf 80 P.K. en 11 m. kiellengte.

De voorwaarden voor het bekomen van deze premies zijn a's volgt :

1. Het aan te kopen vaartuig moet volledig nieuw zijn en gebouwd volgens de principes van moderne scheepsbouw met materiaal van eerste hoedanigheid ;

2. Het vaartuig moet in België gebouwd zijn en met zoveel mogelijk Belgisch materiaal ;

3. Het vaartuig moet gedurende een periode van 3 jaar, te beginnen van de indienststelling, minstens voor 85% van zijn bruto-verkoopcijfer in de vismijn te Nieuwpoort verkopen. Wordt het schip gedurende een bepaalde periode stilgelegd, dan wordt de duur van 3 jaar met dezelfde tijd verlegd.

4. In geval het schip verkocht, afgestaan, of op gelijk welke manier naar een nieuwe eigenaar overgaat, vooraleer de periode onder (3) verstreken is, moet de premie terugbetaald worden aan de gemeente tenware de nieuwe eigenaar zich verbindt de toekenningsvoorwaarden verder na te komen.

ONZE VISSSEN

(Vervolg van blz. 2)

Nadat de eieren gelegd zijn op stenen en wortels op de rivierbodem, keert de uitgeputte rivierharing terug zeewaarts. In al die tijd is geen voedsel meer genomen en zodra de zee bereikt is, begint weer de voedingsperiode.

Intussen zijn de jongen uit de eitjes gekomen en gelijken kleine, doorzichtige palingen. Ze groeien zeer snel en wanneer ze reeds een duim lengte hebben, hebben ze reeds de vorm van rivierharing gekregen. Tijdens de zomer en de herfst, wanneer ze reeds een vinger lang zijn, trekken ze naar zee.

Over de bewegingen van de jonge en van de volwassen rivierharingen in open oceaan is weinig bekend. Men weet enkel dat ze samen blijven in scholen, zoals makrelen, haring en andere soorten pelagische vissen. Soms vangt men er in grote hoeveelheden in sennetten langs de kust, tijdens de wintermaanden vangt men er ook

Te Koop

TE KOOP : uitstekend VISSERSVAARTUIG. Gebouwd in 1943. Voorzien van een motor Benz van 100 PK van hetzelfde jaar. Prijs 575.000 fr. Zich wenden bureel blad nr 4488V.

★
Motorvisserstvaartuig in hout van 1946 voorzien van een motor Crossley 300 pk van '46 brt 190. Geschatte waarde 3.900.000 fr. Verkoopprijs 2.200.000 fr.

★
Motorvisserstvaartuig in hout. Geb. 1949. 80 Brt. Motor ABC. 180 PK van 1950. Geschatte waarde : 2.300.000 fr. Verkoopprijs 1.550.000 fr.

★
Motorvisserstvaartuig in hout. Geb. 1943 50 Brt. Motor ABC van 135 PK van 1949. Geschatte waarde 1.312.000 fr. Verkoopprijs 900.000 fr.

★
Motorvisserstvaartuig in hout in 1947 herbouwd. Motor Deutz van 150 P.K. Brutto Ton 70. Geschatte waarde 1.800.000 fr. Verkoopprijs 1.000.000 fr.

★
Motorvisserstvaartuig in hout vernieuwd in 1947. 80 Br Ton. Motor Deutz van 1940 van 200 P.K. Prijs 1.300.000 fr.

★
Motor AWA van 140 PK van 1947.

★
HOUTEN VISSERSVAARTUIG TE KOOP met motor Moes, 80 p.k. Bouwjaar 1945. (4462V)

★
Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

TE KOOP AANGEBODEN

EEN NIEUWE VISLIER, geheel gelast voor motor ong. 160 PK, direct te leveren.

Scheepbouwkundig Adviesbureau
Kustlaan, 19, Zeebrugge
Tel. 54354
4537V

5. De premie moet schriftelijk en voor het in gebruik stellen van het nieuwe vaartuig aan het stadsbestuur aangevraagd worden.

P. Vandenberghe

In ons volgend nummer zullen we aantonen waarvoor en hoe men een aanvraag voor krediet kan doen en waarom het nodig is dat men krediet geve.

wel af en toe in treilnetten op verwijderde visgronden. Men gelooft algemeen dat de rivierharing, zoals de zalmen, enkel nadat ze rijp zijn, terug keren naar d estroom waar ze geboren zijn. En het is niet onwaarschijnlijk dat de rivierharing drie jaar oud moet zijn vooraleer ze volwassen is.

Amerikaanse geleerden zijn er van overtuigd dat het moet mogelijk zijn de scholen rivierharing tot hun vroegere dichtheid op te voeren enkel door hen de toegang vrij te maken, door middel van haringladders, naar de bovenrivieren en binnenwateren.

En hiermede is alles gezegd over de rivierharing wat de moeite waard is gezegd te worden en hopen we meteen onze lezer voldoende ingelicht te hebben dat alewife niets te maken heeft noch met de verkoopster van bier (ale) of met de mannelijke paling (eel).

Tot de volgende week.

VISPROF.

Havenbeweging

Oostende

De goederenbeweging gedurende de week van 8 tot 14 September was als volgt :

INVOER

300 Ton kolen uit Groot-Brittannië voor rekening van de Electriciteitcentrale.

200 stds. hout uit Finland voor de houtfirma Houtimport.

Stukgoederen uit Groot-Brittannië door de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER

330 Ton fruit naar Groot-Brittannië.

300 Ton dakpannen eveneens naar Groot-Brittannië.

1.000 Ton cokes naar Polen en Denemarken.

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

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was de volgende :

INGEVAREN OP :

8 September : Het Nederlands m/s «June» van Portsmouth op ballast, Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch m/s «Amethyste» van Zeebrugge met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Nederlands m/s «Borneo» van Port Talbot met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de electriciteitcentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Nederlands m/s «Mees Cremer» van Londen op ballast. Agent Cie Dens-Océan.

9 September : Het Belgisch m/s «Saphir» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Nederlands m/s «Magaretha» van Londen op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

Het Nederlands m/s «June» van Portsmouth op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch m/s «Topaze» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

10 September : Het Nederlands m/s «Nautic» van Hamina in Finland met een lading hout van 200 stds. voor rekening van de houtfirma Houtimport. Agent J. Olsen.

11 September : Het Belgisch m/s «Saphir» van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

12 September : Het Nederlands m/s «June» van Portsmouth op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch m/s «Amethyste» van Zeebrugge op ballast voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Belgisch m/s «Topaze» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

UITGEVAREN OP :

8 September : Het Nederlands m/s «June» naar Portsmouth met een lading fruit van 50 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

Het Duits m/s «Volksdorf» naar Stettin met een lading cokes van 600 Ton. Agent Cie Dens-Océan.

Het Belgisch m/s «Amethyste» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Nederlands m/s «Borneo» naar Gent op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

9 September : Het Nederlands m/s «Mees Cremer» naar Odense met een lading cokes van 400 Ton. Agent Cie Dens-Océan.

Het Belgisch m/s «Saphir» naar Antwerpen met een lading stuggoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Nederlands m/s «Setas» naar Antwerpen op ballast. Agent J. Olsen.

10 September : Het Nederlands m/s «June» naar Portsmouth met een lading fruit van 100 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

11 September : Het Belgisch m/s «Topaze» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor de J. Cockerill Lijn.

12 September : Het Belgisch m/s «Saphir» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Nederlands m/s «June» naar Portsmouth met een lading fruit van 80 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

13 September : Het Belgisch m/s «Topaze» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

Het Nederlands m/s «Margaretha» naar Woolwich met een lading dakpannen van 300 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

14 September : Het Belgisch m/s «Amethyste» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill Lijn.

IN ENGELSE

TERRITORIALE

WATEREN GESNAPT

De Z.476 «Noorderblik» toebehorende aan L. Depaape werd Zaterdag wegens het vissen binnen de Britse drie-mijlengrens opgeleid naar een Engelse haven.

Hij werd verplicht naar Lowestoff te varen.

Zijn vangst- en vistuig werd verbeurd verklaard en Maandag veroordeelde de Engelse rechtbank hem reeds tot de betaling van een boete van 10 Pond en 4 Pond gerechtskosten. Nadien werd vistuig en materiaal voor 100 Pond terug gekocht.

Zeebrugge

Tijdens de afgelopen 14 dagen deden volgende schepen de haven van Zeebrugge aan om waren te lossen of een andere lading op te nemen :

«Yewcroft» (Engels) van Port Talbot naar Londen.

«Marie» (Nederlands) van Wezel naar Rossem.

«Amethyste» (Belgisch) van Londen naar Oostende.

«Leicesterbrook» (Engels) kwam van Methy naar Rotterdam.

«G. Sadikoglu» (Turks) van Gent naar Forvay.

«Escout» (Belgisch) van Antwerpen naar Le Piree.

«Uhlenhorst» (Duits) van Londen naar Odense.

«Ahmad Saud» (Costaricaans) van Antwerpen naar Kopenhagen.

«Blayerlodge» (Engels) van Quebec naar Rotterdam.

«Oda» (Duits) van Hohne naar Hohne.

«Dolfijn» (Nederlands) van Vlissingen naar Vlissingen.

«Bayard» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Boja Dor» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Nijverheid» (Belgisch) van Antwerpen naar Antwerpen.

«Caltex Bangkok» (Panamees) van Rosturnar naar Rotterdam.

«Rose Maude» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Amethyste» (Belgisch) van Londen naar Oostende.

«Klare Grammerstorf» (Duits) van Antwerpen naar Havana.

«Suffren» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Pilot» (Panamees) van Newport News naar Hampton Roads.

«Heulé» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Steenstraete» (Belgisch) van New-York naar Antwerpen.

«Tom Germa» (Noors) van Caen naar Baltimore.

«Notre Dame de Boulogne» (Fr.) van Boulogne naar Boulogne.

«Nijverheid» (Belgisch) van Antwerpen naar Antwerpen.

«Rackhorst» (Duits) van Londen naar Stettin.

«Topaze» (Belgisch) van Londen naar Oostende.

«Newdale» (Engels) van Methy naar Londen.

«Gloria» (Noors) van Caen naar Haunalvic.

«Jacques Colin» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Nijverheid» (Belgisch) van Antwerpen naar Antwerpen.

«Mont des Cats» (Frans) van Boulogne naar St-Ides.

De Verzekering tegen ziekte en invaliditeit VERPLICHTE INLEVERING

VAN BIJDRADEBONS

Het Rijksfonds voor Verzekering tegen Ziekte en Invaliditeit deelt mede, dat krachtens de wetgeving betreffende de ziekte- en invaliditeitsverzekering de werkgever er toe gehouden is aan de werknemer bij de laatste loonsbetaling van elk kwartaal of bij de slotafrekening in geval van ontslag of van vrijwillig vertrek van de werknemer een bewijsstuk af te leveren getiteld «bijdragebon voor ziekte- en invaliditeitsverzekering».

Deze bijdragebon moet in de loop van het kalenderkwartaal volgend op het kwartaal waarop hij betrekking heeft, door de werknemer worden overgemaakt aan het verzekeringsorganisme waarbij hij aangesloten is.

Daaruit volgt dat de bijdragebon met betrekking tot het tweede kwartaal van het jaar 1955, bij het verzekeringsorganisme moet worden ingeleverd uiterlijk op 30 September 1955.

Na die datum mag het verzekeringsorganisme de bons met betrekking tot het tweede kwartaal 1955 niet meer aanvaarden tenzij het laat inleveren te wijten is aan redenen welke als wettig zijn erkend.

Al deze beschikkingen gelden eveneens voor de bewijzen van werkloosheid.

Er wordt bij de verzekerden ten eerste op aangedrongen dat zij vorenvermelde regels stipt zouden nakomen daar zij, zo zij hun bijdragebon of bewijzen van werkloosheid niet binnen de opgelegde termijn inleveren, de verstrekkingen van de ziekte- en invaliditeitsverzekering niet kunnen genieten gedurende de periode waarop de bescheiden betrekking hebben.

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

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

(4356V)

MARKTBERICHTEN

Oostende

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

Deze week bleef de aanvoer ongeveer gelijk bij vorige week. Voornaamste daling is deze van Noordzeevis en Kanaalvarieteiten. Van IJsland is de daling minder merkbaar. Daarentegen steeg de aanvoer van de West en van de Witte Bank. Wat de haringvangsten betreft, deze zijn sterk gedaald bij de voorgaande week en wel met ongeveer 300.000 kgr. Er waren een 6.000 kgr. tong meer op de markt. Dit belette niet dat de prijs voor deze fijne vissoort zeer hoog bleef en zelfs hoger was dan de voorgaande week. Ook de kabeljauwprijs vertoonde een neiging tot stijgen. IJslandse soorten waren vooral op de Dinsdagmarkt duur en dan vooral kabeljauw. Ook schelvis was aan de dure kant. Gezien de verminderde aanvoer en de verbeterde kwaliteit was de haringprijs in de afgelopen week hoger.

In totaal werd aangevoerd :

	10-9-1955	12-9-1955	13-9-1955	14-9-1955	15-9-1955
Tongen, grote — Sole, grosse	56,—61,60	47,20-51,—	49,40-51,00	42,—49,80	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	54,60-63,60	51,80-54,40	52,20-54,—	49,80-55,80	.....
Bloktongen — Sole moyenne	48,40-53,20	51,80-53,40	50,—55,—	48,80-54,60	.....
Voor-kleine — Petite	41,60-44,—	46,60-52,80	47,—51,—	47,—52,80	.....
Kleine tongen — Toute petite	37,80-40,—	39,20-40,20	39,—43,40	40,—44,40	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	29,40-36,—	30,—40,—	33,—35,40	34,50-45,50	.....
Middel — Moyenne	21,—31,—	25,—	25,—31,—	28,80-30,—	.....
Kleine — Petite	11,70-14,50	17,—	13,—20,—	15,—20,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	15,—	13,50-14,—	14,—15,—	.....
Grote iek — Grosse	.....	12,—14,—	14,20-15,50	15,40-15,50	.....
Kleine iek — Petite	.....	13,—14,—	15,—16,—	14,80-15,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	7,—	10,—12,60	12,20-12,40	8,—14,—	.....
Platjes — Toute petite	2,— 3,60	3,20- 6,20	2,60- 5,80	2,80- 7,60	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	8,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	4,80- 6,40	4,40- 8,—	.....
Kleine — Petit	.....	2,10- 2,80	2,20- 4,80	2,— 3,80	.....
Heek, grote — Merlu, gros	25,—27,—	25,20	22,—	25,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	12,—	15,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	4,50- 8,—	5,60-12,—	4,80-14,—	5,20-11,40	.....
Rode poot — Perlon	.....	.....	10,40	.....	.....
Grauwe poot — Grondin	.....	2,10- 2,50	3,— 4,20	2,10- 3,70	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	9,20-13,80	15,20-21,20	16,40-21,40	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	2,40- 7,20	3,80- 9,40	3,40-12,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	18,—24,—	18,—25,—	21,—27,—	.....
Wijting — Merlan	2,— 2,60	2,— 3,—	.....	1,90- 4,80	.....
Schar — Limande	.....	.....	4,60- 5,—	3,20- 4,60	.....
Steenhol — Sole lmande	.....	14,—	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	4,— 5,—	5,10	4,70- 5,—	5,10- 6,—	.....
Hondshaal — Rousette	.....	3,70- 4,80	4,— 4,60	3,30- 4,80	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	4,40- 5,40	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poot — Grondin rouge	.....	7,—18,—	.....	5,20-16,—	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	13,—19,—	10,—19,20	10,—19,80	.....
Zeekeeft — Langoustine	11,—22,—	10,—17,60	8,60-19,—	5,60-14,60	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	16,—	17,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	9,—	4,—10,—	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	4,40	4,60	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	3,80-11,—	.....	15,—17,40	.....
Volle haring — Hareng	2,85- 3,50	3,— 3,50	3,60- 3,80	3,40- 3,65	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	30,—40,—	30,—38,—	40,—	.....
Koolvis — Colin	4,60	4,80- 5,40	5,20- 5,40	6,60- 7,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeevolf — Loup de Mer	.....	7,20	8,80- 9,—	11,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	6,80- 8,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	17,—	20,—23,—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

15.190 bennen vis, 28.460 kgr. tong, 22.500 kgr. makreel, 10.600 kgr. kreeft en 316.550 kgr. haring, uit 65 vangsten die verdeeld waren als volgt :

Zes IJslanders met 9.270 bennen vis en 3.400 kgr. kreeft. De vis was doorgaans van goede kwaliteit en de prijzen lonend.

Van de Noordzee 7 schepen met 2.245 bennen vis en 22.500 kgr. makreel. Doorgaans omvangrijke vangsten en lonende besommingen.

Een Witte Banker minder en samen 11 met 436 bennen vis en 14.738 kgr. tongsortering. Sommige vangsten waren lonend, andere minder. Meest kleine sortering.

Zeven Kanaalschepen met evenveel mooie vangsten die 894 bennen vis en 4.696 kgr. tong opleverden. Vier vaartuigen van de Oost met 318 bennen vis en 3.097 kgr. tong. Korte reizen en goede kwaliteit.

Grote aanvoer van de West met 18 vaartuigen die 1.255 bennen vis en 5.363 kgr. tong op de markt brengen. Vier kreeftenputters met 260 bennen vis, 7.293 kgr. kreeft en wat tongsortering. Tenslotte acht haringvaarders met 510 bennen vis en 316.550 kgr. haring.

Wat de garnaal aangaat, nog steeds overvloedige vangsten en lage prijzen.

Zaterdag 10 September

	Haring
O.285	7 65 45.200 179.217
O.85	7 25 43.850 147.832
WITTE BANK	
O.109	13 46 1.373 75.300
Z.539	12 49 1.073 62.980
O.198	13 31 2.094 101.860

WEST
O.153 4 11 98 9.680
KREEFTENPUT

Z.529 8 69 2.538 69.180

Mooie tongenvangsten uit korte reizen. Deze soort is dan ook duurder dan de voorgaande marktweek. Kreeftjes maken ook goede prijzen. Eerder kleine vangsten haring die verkocht wordt van 2,85 naar 3,50 het kilogram.

Maandag 12 September

IJSLAND		Kreeften	
O.316	18 2.570 —	555.866	
O.224	18 1.100 2.000	323.495	
NOORDZEE		Kreeften	
O.268	16 445 —	122.213	
KANAAL		Tongen	
O.115	15 224 901	106.327	
O.256	15 160 749	92.015	
WITTE BANK		Tongen	
O.279	13 20 700	43.840	

WEST		Kreeften	
B.603	10 69 259	40.325	
O.267	8 30 839	47.420	
N.211	9 100 625	77.200	
O.111	3 20 —	11.710	
N.7	9 150 —	48.730	
OOST		Kreeften	
Z.733	10 68 679	56.785	

KREEFTENPUT
Z.528 15 82 855 57.675
SMALLS

SMALLS		Haring	
O.88	8 100 30.000	132.560	
O.318	8 50 55.000	201.762	

Tamelijk gevarieerde aanvoer. Zeer weinig tong die weer zeer duur is. Mooie vangsten van de West. Veel koolvis van IJsland.

De andere vissoorten zijn eveneens andere vissoorten zijn eveneens aan de dure kant. Over het algemeen kunnen de besommingen bevredigen.

Dinsdag 13 September

IJSLAND		Kreeften	
O.39	18 1500 2000	326.839	
O.331	18 800 1900	243.885	
O.298	17 2400 —	762.994	

NOORDZEE		Makreel	
O.108	16 450 —	190.802	
O.292	16 350 5000	123.950	
O.170	15 — 7500	21.000	(gedeeltelijk)

WITTE BANK		Tongen	
O.243	14 20 2209	106.990	
O.87	14 45 1374	67.720	
Z.403	10 45 735	39.840	

OOST		Kreeften	
Z.199	10 60 671	60.610	
Z.472	11 130 683	93.760	
KANAAL		Tongen	
O.165	16 150 1215	111.785	
WEST		Kreeften	
O.276	4 60 —	54.030	
O.277	10 80 638	67.040	
O.122	12 110 215	66.430	
O.33	7 55 338	39.160	

KREEFTENPUT		Kreeften	
Z.489	10 56 1500	59.400	
SMALLS		Haring	
O.242	7 50 50.000	201.359	

Grotere aanvoer dan gisteren, vooral van de Noordzee. Ook meer tongen. Mooie Westvangsten. IJslandvis is doorgaans van goede kwaliteit. Kabeljauw maakt goede prijzen. Tongen zijn iets duurder dan gisteren, uitgenomen de kleinste sortering die goedkoper is. De besommingen kunnen doorgaans bevredigen.

Woensdag 14 September

IJSLAND		Kreeften	
O.269	18 900 1400	294.322	

NOORDZEE		Makreel	
O.170	15 300 —	74.998	
O.231	12 470 5000	303.320	
Z.226	12 230 5000	113.080	

KANAAL		Tongen	
O.94	12 170 150	77.790	
Z.542	10 100 164	49.540	
Z.419	12 60 717	67.660	
O.174	12 30 800	43.270	

WITTE BANK		Tongen	
O.220	14 20 1227	66.450	
O.283	13 20 1719	87.490	
Z.546	14 80 1189	79.870	
Z.514	12 60 1045	80.240	
OOST		Kreeften	
Z.473	10 60 1064	82.390	

WEST		Tongen	
O.70	5 40 —	14.160	

KREEFTENPUT		Kreeften	
O.196	6 70 68	39.710	
O.193	11 120 370	79.960	
O.214	11 110 293	51.005	
Z.274	11 70 1044	91.400	
N.820	5 75 —	34.280	
O.532	4 25 —	22.310	
O.184	6 30 575	36.390	

SMALLS		Haring	
Z.171	14 64 2400	64.530	

SMALLS		Haring	
O.866	8 100 45.000	179.985	
O.335	7 100 30.000	123.057	
O.124	7 20 17.500	54.807	

Keusrijke aanvoer. Meer tong dan gisteren. Veel vis van de West, meestal uit korte reizen. Doorgaans goede kwaliteit. Weinig omvangrijke vangsten. Kleine sorteringen van tong zijn gestegen. Haringprijs is iets duurder dan gisteren.

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	57	57-59	38	40-46	48-50	41-42	43-44	42-43	45-46	46
Bloktong — Sole moyenne	57-59	57-59	38	48-53	57-58	47-48	46-47	47-48	46-48	46
Fruittong — Sole 3/4	60	60	38	47-54	55-56	52-53	50-52	51-52	52-54	48
Schone kleine tong — Petite sole	55	55-58	38	47-51	54-56	54-55	53-54	53-54	55-56	52
Kleine tong — Toute petite sole	40-41	40-41	38	34-39	41-42	54-56	48-49	50-51	50-51	49
Grote tarbot — Gros turbot	...	...	...	32-34	40-41	36	36-37	35-36	38-41	43
Middelm. tarbot — Turbot moyen	40-43	40-42	...	27-31	35-37	30	24-25	22-23	28-29	26
Varia — Divers	34-36	30-31	...	17-22	30-32	20	10-18	16-17	14-18	18
Griet — Barbue	...	...	...	20-23	26-30	22	19-20	19-20	...	22
Pieterman — Grande vive	...	...	...	...	...	26	28-9	...	30	...
Grote pladijs — Grosse plie	17-18	15-14	...	11-12	16-17	12	12-13	13-14	16	14
Middelm. pladijs — Plie moyenne	17-19	9-11	...	11-13	17-18	13	13-14	13-14	14-16	14
Kleine pladijs — Petite plie	10-13	4-8	...	2-7	6-10	15	14-18	13-14	18-19	15
Deelvis — Portion	...	...	...	...	...	9	10	8-9	10-11	12
Kabeljauw — Cabillaud	...	...	...	...	...	...	...	20-22	20-21	...
Gul — Petit cabillaud	...	...	...	...	...	...	...	10-12	10	...
Keilrog — Raie radiée	...	...	...	15-16	17-18	...	...	...	...	...
Rog — Raie	9-11	6	...	7-11	10-12	8-9	8-10	9-10	10-11	9
Tilten	7-10	6	...	6-7	6-7	6-7	6-7	6-7	6-7	7
Scherpstaarten	7-9	6	...	4-6	5-6	8-9	7-8	8-9	8-9	8
Halve man	...	...	...	...	...	7	5	7	6	6
Grote wijting — Gros merlan	...	...	...	...	...	4	3	3	4	4
Kleine wijting — Petit merlan	6	6	...	4	3-4	...	...	...	...	...
Bot — Flet	2-4	2-3	2-3	...	...	...	...	...	...	...
Schar — Limande	9-14	6-9	6-7	...	5-8	6-15	...	8	8	10
Zeehaai — Aiguillat	...	...	...	3	3-4	...	...	6	7	5
Zeehond — Chien de mer	...	...	...	4-5	5-6	...	...	7	6	4
Robaard — Grondin rouge	14-16	...	...	14	...	...	...	...	...	...
Knorhaan — Grondin	...	...	...	2-3	3-8	...	...	4	3	4

ZEEBRUGGE

8-9	9-9	10-9	12-9	14-9	10-9	12-9	13-9	14-9	15-9
57	57-59	38	40-46	48-50	41-42	43-44	42-43	45-46	46
57-59	57-59	38	48-53	57-58	47-48	46-47	47-48	46-48	46
60	60	38	47-54	55-56	52-53	50-52	51-52	52-54	48
55	55-58	38	47-51	54-56	54-55	53-54	53-54	55-56	52
40-41	40-41	38	34-39	41-42	54-56	48-49	50-51	50-51	49
...	...	...	32-34	40-41	36	36-37	35-36	38-41	43
40-43	40-42	...	27-31	35-37	30	24-25	22-23	28-29	26
34-36	30-31	...	17-22	30-32	20	10-18	16-17	14-18	18
...	...	...	20-23	26-30	22	19-20	19-20	...	22
...	...	...	...	...	26	28-9	...	30	...
17-18	15-14	...	11-12	16-17	12	12-13	13-14	16	14
17-19	9-11	...	11-13	17-18	13	13-14	13-14	14-16	14
10-13	4-8	...	2-7	6-10	15	14-18	13-14	18-19	15
...	...	...	...	...	9	10	8-9	10-11	12
...	...	...	...	...	...	...	20-22	20-21	...
...	...	...	...	...	...	...	10-12	10	...
...	...	...	15-16	17-18	...	...	...	...	...
9-11	6	...	7-11	10-12	8-9	8-10	9-10	10-11	9
7-10	6	...	6-7	6-7	6-7	6-7	6-7	6-7	7
7-9	6	...	4-6	5-6	8-9	7-8	8-9	8-9	8
...	...	...	...	...	7	5	7	6	6
...	...	...	...	...	4	3	3	4	4
...
2-4	2-3	2-3	...	...	...	...	...	...	...
9-14	6-9	6-7	...	5-8	6-15	...	8	8	10
...	...	...	3	3-4	...	...	6	7	5
...	...	...	4-5	5-6	...	...	7	6	4
14-16	...	...	14	...	...	...	...	...	...
...	...	...	2-3	3-8	...	...	4	3	4

BRUSSEL

Tongen 3/4 in kg 65-70 ; Tongen v-kleine 65 ; Tarbot midd. 45-55 ; Tarbot kleine 40 ; Grote iek 32-35 ; Iek 3e slag 24-28 ; Schelvis grote uitgesneden 40 ; Schelvis midd. 28-30 ; Rog 19-23 ; Rog gekuist 40-45 ; Kabeljauw uitgesn. 24-50 ; Gullen 18-24 ; Wijting 16 ; Makreel 22-25 ; Zeebaars gepeld 42 ; Ille haring 16-18 ; Heilbot uitgesneden 65-70.



FIRMA R. Huyseune ZEEBRUGGE

Export Import TELEFOON : Priv. 840.06 Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse

gepelde garnalen

Thuisbestelling in de grote centra Verzendend in gans 't land

OPBRENGST VAARTUIGEN TE ZEEBRUGGE

ZATERDAG 10 SEPTEMBER		
Z.517	7	40 21.120
Z.370	6	45 24.540
Z.404	3	30 17.370

MAANDAG 12 SEPTEMBER		
Z.605	5	40 29.390
Z.727	4	40 20.990
Z.149	9	100 87.320
Z.550	4	20 18.010
Z.809	6	40 21.720
Z.520	5	45 26.330

DINSDAG 13 SEPTEMBER		
Z.540	8	50 22.590
Z.470	10	50 34.400
Z.470	10	100 57.900
Z.471	11	100 58.090
Z.477	5	65 32.640
Z.519	8	70 32.310
Z.460	10	85 39.940
Z.453	6	85 36.310
Z.251	7	555 39.630
Z.523	9	90 55.550
Z.526	10	100 54.640

WOENSDAG 14 SEPTEMBER		
Z.445	1	25 5.010
Z.404	1	10 5.910
Z.454	5	40 33.200
Z.441	5	30 19.910
Z.518	3	36 15.000
Z.437	12	90 66.360
Z.24	5	40 27.880
Z.30	5	40 40.920
Z.467	4	50 25.220
Z.455	5	40 24.070
Z.512	3	20 14.440
Z.554	10	130 81.530
Z.240	6	85 41.140
Z.462	6	55 30.310
Z.515	5	45 28.360
Z.248	3	17 14.930
Z.431	4	40 17.480
Z.552	4	32 21.950
Z.201	5	35 33.970
DONDERDAG 15 SEPTEMBER		
Z.548	7	70 38.340
Z.161	5	40 19.890
Z.233	1	10 5.910
Z.480	4	30 21.300

IJSLANDSE VISSOORTEN

	12-9-1955	13-9-1955	14-9-1955
Schelvis groot	5,80-9,80	5,60-17,40	12,20-16,40
Midd.	3,60-6,-	4,60-11,80	8,80
Klein	3,- 5,-	2,80-5,20	3,- 5,-
Kabeljauw	6,20-9,60	5,60-14,-	14,-
Gullen	3,60-5,20	4,60-7,80	...
Wijting	3,- 4,-	2,60-4,80	3,40-6,20
Schaat	16,-	6,80-18,-	10,-17,40
Zeebaars	5,60-6,80	4,80-6,-	4,20-5,60
Leng	3,20-5,-	3,80-5,-	4,- 5,80
Schartong	...	4,60-5,40	4,80
Heilbot	18,-35,-	31,40-34,-	32,-
Koolvis	3,80-4,70	4,20-5,-	4,75-5,60
Hondstong	3,-11,-	4,- 8,40	3,20-3,40
Zeewolf	5,10-6,80	5,60-6,60	11,20
Platen	...	...	...

PARIJS

Beschikbaar : 1.036.890 kg tegen 861.850 kg vorige week.
Zeevis : 1.009.350 kg tegen 836.670 kg.
Zoetwatervis : 8.410 kg tegen 6.930 kg.
Mosselen en schelpdieren : 44.910 kg tegen 17.160 kg.
Wulk : 1.220 kg tegen 1.090 kg.
Overwegende soorten : wijting, koolvis en makreel

MARKT VAN 9 SEPTEMBER

Aanvoer : 204 Ton tegen 240 Ton de vorige dag.
Overwegende soorten : wijting, koolvis, haring.
Marktreserve : 35 à 40 Ton.
Aanvoer in de hallen : 204 Ton, grossisten : 61 Ton.

AANVOER OP DONDERDAG 8 SEPTEMBER

Zeevis : 239.430 kg ; zoetwatervis : 1.950 kg ; mosselen en schelpdieren : 11.730 kg ; wulk : 160 kg ; totaal : 253.260 kg.
Marktreserve : 49 Ton waarvan 35 Ton zeevis
Invoer : 5.670 kg waarvan 3.790 kg zeevis, 550 kg zoetwatervis en 1.330 kg garnaal.

PRIJZEN INGEVOERDE VIS

In Fr. fr.	Min.	Max.	Gem.
Kabeljauw	160	180	170
Ongek. garnaal	150	500	200
Kreeft	800	1200	1000
Visfilets	160	260	200
Haddock	400	550	500
Koolvis	70	110	80
Lotfilets	150	340	280
Zalm	1300	1500	1400
Tong	400	750	580
Bevr. Can. zalm	500	1100	900
Tarbot	200	400	300

GENT

Tongen grote 80' ; Tongen 3/4 in kg 78 ; Tongen v-kleine 74 ; Tarbot midd. 46 ; Tarbot midd. uitgesn. 60-65 ; Kleine iek 30 ; Schelvis grote uitgesn. 48 ; Schelvis midd 32 ; Schelvis kleine 24 ; Rogvlerken 60 ; Kabeljauw uitgesn. IJslandse 30-36 ; Kabeljauw uitgesn. witte 52-56 ; Ho-zemondhamme 64 ; Wijting 18 ; Makreel 24 ; Zeebaars gepeld 50 ; Koolvis uitgesn. 28-36 ;

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
10-9	7	111.026	555.049	...	...	...
12-9	15	353.216	1.917.923	...	...	...
13-9	18	390.128	2.637.594	...	...	...
14-9	25	282.926	2.258.339	...	...	...
Tot.	65	1.137.296	7.368.905	...	...	...

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

6-9	22	1.875	35.509	7,50	22,-	12,05
7-9	36	2.770	45.086	19,-	29,-	24,04
8-9	34	2.425	51.372	9,-	24,-	18,54
9-9	28	2.006	25.968	3,50	17,-	10,70
10-9	21	1.565	28.645	10,-	24,-	14,27
12-9	29	2.945	47.158	21,-	36,-	30,13

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

8-9	16	1.734	17.222	5,20	17,-	9,94
9-9	12	879	13.901	11,-	21,-	15,71
10-9	9	750	18.872	19,50	33,-	25,16
12-9	14	1.357	26.847	12,50	25,-	19,71
13-9	14	1.251	20.737	12,-	26,-	16,57

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-9	6	3.005	36.065	...	...	...
9-9	5	3.286	24.384	...	...	...
10-9	1	34	255	...	...	...
12-9	14	31.127	231.992	...	...	...
14-9	4	5.543	60.680	...	...	...

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

8-9	47	5.201	146.440	7,-	47,40	28,15
9-9	43	4.093	104.898	14,-	50,-	25,62
10-9	47	5.275	145.428	7,-	53,-	27,56
12-9	35	3.708	99.506	11,-	48,-	26,83
13-9	37	4.804	158.260	16,-	54,-	32,94
14-9	24	3.050	71.272	10,-	34,-	23,36

Vishandel en nijverheid

Deense wet voor controle op kwaliteit van de vis

(Vervolg)

Plafonds en daken moeten waterdicht zijn, gewit of geschilderd met olieverf, Tafels, rekken en alle andere meubilering moeten geschilderd zijn of zodanig behandeld dat ze gemakkelijk zuiver kunnen gehouden worden. In de winkel of in de onmiddellijke omgeving moet tevens een wasbekken met water, zeep en handdoeken aanwezig zijn.

Wordt diepbevoren vis verkocht, dan moet deze binnen bewaard worden aan een temperatuur die hoogstens — 8° C. bedraagt.

Voor de handelaars die vis verkopen op markten, langs de straat, of eender waar, moeten de tenten of wagens in olieverf geschilderd zijn zodat ze gemakkelijk kunnen gereinigd worden.

INRICHTINGEN VOOR HET BEWERKEN VAN VERSE OF BEVROREN VIS EN VISPRODUKTEN

Bereiding, bevroering of verwerking van vis mag enkel geschieden in plaatsen die vooraf zijn goedgekeurd door het Ministerie van Visserij. Na bekomen toelating, mogen die plaatsen of lokalen niet meer veranderd worden zonder nieuwe toelating van het bevoegde Ministerie.

Deze plaatsen moeten onder andere voldoende verlucht worden, ruim en helder zijn, afgeschermd tegen rechtstreeks zonlicht, voorzien van stromend water, de muren moeten tot op 2 meter hoogte bedekt zijn met tegels of ander materiaal. De vloer moet een helling hebben van minstens 20 per duizend. Wanneer zuren gebruikt worden, moet de vloer bedekt zijn met baksteen of andere produkten die weerstaan aan de inwerking van zuren. Speciale bepalingen zijn voorzien voor plafonds en voor het aanbrengen van wasbekkens.

Verder zijn schikkingen voorzien voor de opslagplaatsen, materiaal en meubilering, en de plaatsen welke rond de inrichting gelegen zijn.

Voor konserverijen, fileteerinrichtingen, diepvriezing, enz. zijn eveneens speciale schikkingen en toelatingen nodig.

UITVOER

De uitvoer van vis en visprodukten mag enkel geschieden in nieuwe kisten of nieuw door de Minister erkend verpakkingsmateriaal. Op deze verpakking moet duidelijk naam en verblijfplaats van de verzender alsmede zijn toelatingsnummer vermeld worden.

VISMEEL

Ook voor de vismeelfabrieken zijn speciale voorschriften voorzien.

COMMISSIE, INSPECTIE.

TAKSEN, ENZ..

Een kwaliteitscommissie wordt opgericht door de Minister bestaande uit vijf vertegenwoordigers van de nijverheid, een vertegenwoordiger

van de gezondheidsdiensten en een vertegenwoordiger van de Minister van Visserij.

Bovendien wordt een beroepscommissie opgericht voor de gevallen die voorzien zijn waarin beroep kan ingesteld worden tegen de beslissingen van de staatsinspecteurs.

Voor elk distrikt worden inspecteurs aangesteld door de Minister. Zij hebben het recht overal binnen te gaan waar vis verhandeld, bewerkt, gevangen, opgeslagen, enz. is. Ze mogen stalen nemen, gewicht controleren, zendingen openmaken. De eigenaars van deze instellingen zijn verplicht de inspecteurs bij te staan en te helpen in de uitoefening van hun ambt.

De inspectiebeamten zijn gebonden door het beroepsgeheim.

Na raadpleging van de bestaande commissie mag de Minister van Visserij speciale regels opleggen in het belang van de hygiëne, voedingswaarde en kwaliteit van vis en visprodukten en betreffende de vangst, verhandeling, bewerking, opslag, verkoop, verpakking, enz. van vis en visprodukten.

De instellingen mogen — mits bepaalde voorwaarden — melding maken van het feit dat ze werken onder toezicht van de Staat en dat ze een toelating hebben voor de produktie of de verhandeling van het bevoegde Ministerie.

Een speciale taks wordt geheven op alle verrichtingen teneinde de inspectiekosten te dekken.

SANKTIES

Boeten en gevangenisstraffen zijn voorzien voor overtreders van deze wet. Bij herhaling kan zelfs een gevangenisstraf tot zes maanden opgelegd worden.

Het vonnis kan ook het recht ontlenen zijn beroep uit te oefenen gedurende een bepaalde tijd of voor altijd.

De opgelegde geldboeten worden gestort aan het Ministerie van Visserij en de in beslaggenomen waar wordt overgemaakt aan de Schatkist van het land.

Deze wet is in werking sinds 1 Juli 1954 en vervangt de wet van 20 December 1950.

Zeebrugge's grootste treiler binnenkort van de werf

Op de scheepswerf A. Bocher wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de afwerking van Zeebrugge's grootste stalen boot, gebouwd voor rekening van de heer Desmidt Leon. Aan boord van deze nieuwe treiler wordt een motor van 380 P.K. ingebouwd.

Tevens zal het vaartuig voorzien worden van de modernste apparaten en een hydraulisch roer.

De afmetingen van dit nieuwe vissersvaartuig zijn de volgende: lengte te overmeten 29,50 m, breedte 6,20 m, holte 3,20 m.

Technische nieuwigheden in de Verenigde Staten

Elk jaar krijgen we een lijvig boek in handen, het jaarboek van de visnijverheid met een overzicht van wat in het afgelopen jaar verwezenlijkt werd in de Verenigde Staten. Meer dan 300 bladzijden aankondigingen en beschrijvingen waaruit we volgende nieuwigheden en technische tips putten.

Automatische stuurinrichtingen: komen thans meer en meer in voege. De elektronische firma's die zich respecteren brengen elk verschillende modellen op de markt voor grote, midden en kleine vaartuigen.

Dieptemeters: ook het aantal verschillende modellen dieptemeters is sterk uitgebreid. Vooral dieptemeters met flitsen.

Vlotters: voor netten — vooral seinenetten — worden thans vlotter gemaakt uit speciale lichte plastische stof die niet alleen lichter is dan het tot nu toe gebruikte materiaal, doch veel meer weerstand biedt aan het zeewater. Gaan dus langer mee en bezitten meer heftkracht in het water.

Onderwater-radar: verschillende nieuwe types zijn op de markt gekomen, vooral gebouwd met het doel meer en gemakkelijker vis te zoeken. De prijs is — door de concurrentie — sterk gedaald.

Vispompen: worden meer en meer populair om de (seine)-netten leeg te pompen en het inhalen en leegscheppen van de netten — wat een lastig en langdurend werk is — te vermijden. Dus tijdsbesparing. Ook voor het lossen kunnen deze pompen gebruikt worden.

Nylon voor visnetten wordt meer en meer gebruikt. Daar worden in Amerika meer netten versleten dan verloren, zodat het de moeite loont een duurder nylonnet te kopen dat tien keer zo lang meegaat als een ander.

Fish-sticks blijft nog altijd het grote sukses in de Verenigde Staten. Dit is duidelijk te merken aan de tientallen reclames voor verpakkingen van Fish-Sticks.

Nieuwbouw: meer en meer stalen vaartuigen worden gebouwd, waar men vroeger met houten tevreden was. Thans dienen de vaartuigen zo modern mogelijk uitgerust: groot en klein met dieptemeter, radio, direcint-finder, onderen bovenwateradar. Tekenen van welstand en veel geld verdienen.

Motoren: ook de aankoop van nieuwe motoren gaat goed vooruit: getuige de talrijke en uiterst kostelijke aankondigingen van motorenfabrieken die wedijveren (in hun publiciteit) in grootte en kleur.

Diepvriezing: ook hiervan gaat de verkoop goed, want het aantal firma's die zich bezig houden met vervaardigen van verpakking voor diepgevroren produkten neemt toe. Daarentegen vermindert het aantal aankondigingen voor metalen dozen voor konserveren.

Vliegende vis: neen geen nieuwe vis op de markten, maar een nieuw vervoermiddel. Visfilets in uiterst lichte, speciale verpakking, worden thans uiterst snel van de aanvoerhavens naar de meest verwijderde punten in Amerika gezonden en vers thuisbesteld.

Praktische handbescherming: iets

nieuws op de markt, het ei van Columbus: handschoenen in metalen mazen: licht en soepel, speciaal gemaakt voor het beschermen der handen tegen snij- en steekwonden bij het kuisen en snijden van vis.

Paal voor Vissers

Gevraagd: lichtmatroos.

Ter beschikking: matrozen en smeiders.

Voor inlichtingen zich wenden tot het sekretariaat van het V.B.Z., Vismijn, Oostende. Telefoonnummer 7.35.03.

Alle inlichtingen worden volledig gratis verstrekt, niet alleen voor reders uit Oostende maar ook voor onze leden te Zeebrugge en te Nieuwpoort.

SCHADEGEVALLEN EN ARBEIDS-ONGEVALLEN TE ZEEBRUGGE

De Z.415 schipper-eigenaar Van Heetvelde August kreeg op zee een korre in het schroef. De hulp werd ingeroepen van de N.718 schipper René Gielebrandt die in de nabijheid viste en het in moeilijkheden verkerende schip behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

De Z.209 schipper-eigenaar Felix Degroote liep schade op in volle zee op 63 mijl N.N.W. van Zeebrugge. Men werd een harde klopp gewaar en gans het vaartuig sidderde. Men was op een onbekend voorwerp onder water gestoten. Bij nader toezicht stelde men vast dat het middenstuk van de kielvlaat afgerukt was over een lengte van 6 meter.

De N. 801 schipper Vandieren-donck Edmond liep motordefect op. Men stelde vast dat de voorste kogel-lager warm gelopen was. De hulp diende ingeroepen van de Z.431 schipper Dobbels Arthur die in de nabijheid vaarde en die het schip op sleeptouw nam en naar de thuishaven bracht.

De Z. 605 schipper-eigenaar Jan Gheselle kreeg motordefect. Men stelde vast dat de lager van de zuig-erpen van de achterste cilinder warm gelopen was. Men besloot de hulp in te roepen van de Z.520, Al-briek Vantorre, schipper-eigenaar, die in de nabijheid vaarde en die het schip behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

◆◆◆

SAVELS René, Zeebrugge, schipper-eigenaar van de vissersboot Z.534 is bij het klaarmaken van het net gevallen en liep kneuzingen op aan onderste rugwervels.

VANTORRE Hendrik, Zeebrugge, matroos op de Z.537 werd bij het splitsen van staaldraad geprikt in de linkerhand.

VLIEGHE Jozef, matroos op de Z.416 liep scheideknwetsuren op aan linkervoet veroorzaakt door afval van ijzer en ander metaal.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart SCHIPPER MAKELBERGHE 8 DAGEN GESCHORST ONBEDUIDENDE AANRAKING TUSSEN O.279 EN Z.546 VISSERIJ IN NEDERLANDSE WATEREN

Woensdagnamiddag kwam de Onderzoeksraad voor Zeevaart te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis. Dhr Pluyers vervulde het ambt van rijkscommissaris.

*

Op 23 Januari 1955 rond 7 u. liep de O.214 «Roger Blondé» vast op de Zuidkant van de Brack Bank (Pas van Duinkerke), tussen de boeien D'14 en DW.16.

Nadat enige machinemanoeuvres werden uitgevoerd, kwam het vaartuig terug vlot en kon, niettegenstaande de schade opgelopen aan de achterstevan, de haven van Duinkerke vervoegen.

De O.214 «Roger Blondé» toebehorend aan dhr Blondé Pieter, is een Belgisch houten vissersvaartuig, gebouwd in 1931, hebbende een bruto-tonnemaat van 81,54 T., een netto tonnemaat van 26,66 T., voortbewogen door een motor Deutz van 180 PK, gebouwd in 1931, en voorzien van radiotelefonie, richtingzoeker en ultra sonore dieptemeter.

Het vaartuig stond onder het bevel van dhr Makelberghe Arthur, 42 jaar oud, drager van het brevet van schipper 1e klas.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Makelberghe Arthur.

De Raad komt tot de conclusie dat het vastlopen van de O.214 dient toegeschreven aan de nalatigheid en de onoplettendheid van betrokken schipper Makelberghe Arthur.

Schipper Makelberghe A. had, in de heersende omstandigheden, zoals het volgens goed zeemansgebruik geboden was, een goede uitkijk dienen te doen houden, en de positie van zijn vaartuig bij middel van de in 't zicht zijnde boeien beter dienen na te gaan.

Om die redenen, doch in acht nemend de openhartigheid van betrokken schipper Makelberghe, zijn goed verleden alsook het feit dat hij uit het onderhavig geval een zekere lering zal hebben getrokken, bestraft de Raad betrokken schipper Makelberghe A. met de ontzetting van het recht om gedurende een periode van 8 dagen in deze hoedanigheid te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst schipper Makelberghe A. in de gerechtskosten.

*

Voor de Raad verschijnen dan schipper Laplasse Marcel en matroos Deckmyn Johannes van O.279 en schipper Vandierendouck André van Z.546. Beide vaartuigen kwamen op 19 Juni tijdens de visserij nabij Rote Cliff met elkaar in aanraking.

Geen van beide vaartuigen liep hierbij schade op. Buiten weten van Vandierendouck legde Laplasse achteraf een verslag neer, daar waar het in de visserij gebruikelijk is dergelijke ongevallen

zonder gevolg te laten. Tijdens de ondervraging toont schipper Vandierendouck zich zeer oprecht en verklaart dat hij absoluut de Duitse schietzone wilde vermijden daar hij reeds twee vermaningen had gekregen. Het manoeuvre van de O.279 dwong hem echter in die schietzone. Zodus bleef hij doorkorren en daar de roerganger Deckmyn eveneens zijn koers hield kwam het tot een onbeduidende aanraking. Het is in ieder geval vreemd dat de O.279 niet het minste manoeuvre deed om in laatste instantie de aanvaring te vermijden. Vandierendouck van zijn kant geeft toe dat hij koppig zijn koers is blijven lopen om buiten de schietzone te blijven. Maar ook hij heeft niets gedaan om de botsing in laatste instantie te vermijden. De Raad zal later de vordering van de rijkscommissaris horen.

*

De Raad behandelt dan nog de visserij van Z.182 in de Nederlandse territoriale wateren op 17 Juni l. Schipper Vlietinck Lodewijk die het bevel voerde over de Z.182 verklaart dat hij dacht in vrij water te zijn, gezien de Zeebrugse vloot daar reeds gedurende 45 jaar gaat vissen, tot op de dag van vandaag. Hij alleen werd gesnapt en moest de gebruikelijke boete betalen.

De rijkscommissaris zal later zijn straf vorderen.

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

TRAWLER «AMSTERDAM» GLEED TE WATER

De grootste en enige originele trawler die na de oorlog voor Nederlandse rekening is gebouwd, is vorige week Woensdagnamiddag om vier uur bij de scheepswaard «De Hoop» voorheen gebr. Boot te watergelaten voor de rederij D. Joh. Krijger te IJmuiden. De doop en de fewaterlating werden verricht door de echtgenote van de reder, mevr. L. Krijger - Schager te IJmuiden.

Vele vissersvaartuigen, die de naam van trawler hebben, zijn na de oorlog aan de Nederlandse vloot toegevoegd. Het waren schepen van het type «Medan», «Batavia» en «Onderneming 3», maar met deze «Amsterdam» IJM.28 zal eind van dit jaar onder commando van schipper Rein Groen - ex «Thorina» - een trawler in de vaart komen, die een 1.000 P.K. Kruppmotor in de motorkamer heeft staan, 3.000 kis-

ten vis kan bergen en desnoods vier weken uit IJmuiden weg kan blijven. Het schip, ontworpen door de IJmuidense scheepsbouwkundige Ab Borgart, is geschikt voor de IJlandvisserij.

Met deze trawler is de werf «De Hoop» na dertig jaar weer begonnen met de bouw van vissersvaartuigen. Voor de jaren 24 en 25 bouwde men in totaal 200 tot 240 vissersvaartuigen, maar nadien is men er door omstandigheden niet meer aan toegekomen.

De «Amsterdam» heeft een bijzonder mooie lijn en heeft van Ab Borgart en de scheepsbouwers een geknikte spantvorm bij de voorsterven meegekregen. Een grotere werkruimte aan dek werd hiermee verkregen en voorts zal men minder last hebben van buiswater.

De fewaterlating werd ondermeer bijgewoond door de Inspecteur voor de Scheepvaart, dhr C. Tuntler en de directeur van het Staatsvissershavenbedrijf, dhr J.R.v. Eerde. Het te vroeg uiteenspatten van de champagneflës op de betonvloer er buiten gelaten, heeft deze fewaterlating een vlot verloop gehad.

HOOGWATER TE OOSTENDE

SEPTEMBER

15 Do	00.09	06.41	48	7
	12.21	19.15	48	2
16 Vrij	00.50	07.20	49	6
	12.59	19.54	50	2
17 Za	01.27	07.56	50	6
	13.36	20.31	51	2
18 Zo	02.05	08.32	50	6
	14.14	21.05	51	3
19 Ma	02.41	09.09	50	6
	14.52	21.40	51	5
20 Di	03.16	09.45	49	7
	15.29	22.11	50	6
21 Wo	03.49	10.22	48	8
	16.06	22.43	48	8

«DE HOOP» VOER MET MINISTERS

Nadat het Nederlands hospitaal kerkschip «De Hoop» dertig leden van de eerste en tweede kamer van Scheveningen naar Vlaardingen had gebracht is het schip vorige week Woensdag met een aantal autoriteiten de tocht in omgekeerde richting begonnen. Aan boord waren ondermeer de minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, dhr S.L. Mansholt en de minister van Sociale Zaken en Volksgezondheid, dhr J.G. Suurhoff.

SCH.178 DOOR VENEZUELA AANGEHOUDEN

De «Marsbango» SCH.178, een vaartuig dat onder commando van schipper T. Blok van de Nederlandse Antillen uit in de Caraïbische wateren vist, is door een oorlogsschip van Venezuela aangehouden en opgebracht naar La Vela. Volgens nog onbevestigde berichten geschiedde de aanhouding in volle zee.

Enige jaren geleden werd dezelfde kottor door Venezulaanse oorlogsschepen aangehouden en naar een haven gebracht. Later werd het vaartuig vrijgelaten.

BEGROTINGS- WIJZIGING STAATSVISSERS- HAVENBEDRIJF

Bij de Tweede Kamer is een wetsontwerp tot wijziging van de begroting van het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden ingediend voor het dienstjaar 1954. De uitkomsten van het bedrijf over 1954 geven namelijk hogere baten te zien dan de ramingen daarvan hebben bedragen. Totaal hebben deze baten de ramingen met f 241.500 overschreden.

Tegenover de hogere baten stonden hogere lasten. De lasten hebben de raming met f 80.800 overschreden. Het voordelig saldo van het

Brief uit Yerseke

Nr558

YERSEKE 10-9-'55

DE MOSSELVERZENDING NAAR

PARIJS UITGESTELD

Zoals we verleden week schreven, zou Maandag (12 September) Parijs gaan afnemen. Naar bekend werd, werd het beginnen uitgesteld voor een week en wellicht twee weken. De reden vernemen we niet. Men veronderstelt te warm maar er wordt aan getwijfeld of dit wel de reden of de enige reden is. Men acht het niet uitgesloten dat de hoge prijzen een zekere rol spelen. Wat niet zou verwonderen. Wat er ook van zij, de eerste mossels van de Waddenzee werden deze week aangevoerd. De kwaliteit is tamelijk goed en de groei redelijk. Men is evenmin optimistisch aangaande de aanwezige voorraad, hoewel het wellicht nog wel wat te vroeg is om daarover te kunnen oordelen. Van de Waddenzee werden 1.200 en van de Zeeuwse Stroom 950 Ton aangevoerd. Althans zo lezen we in ons streekblad. Dat op de Zeeuwse Stroom de voorraad hoe langer hoe meer tegenvalt, staat wel vast hetgeen niet verwondert als men weet wat verlopen Zomer werd aangevoerd uit de Waddenzee en uitgezaaid op de Zeeuwse percelen. Als we alles bezien, komen we tot de conclusie dat seizoen '55-'56 verre van best schijnt te zullen zijn.

OPENING OESTERSEIZOEN '55-'56

Gisteren werden de eerste oesters weer verzonden. Veel vraag was er althans niet. Zeker minder dan verleden jaar. Men schrijft de mindere vraag toe aan het nogal warme weer wat heel aannemelijk lijkt. Aan de kwaliteit ligt het vast en zeker niet want die is, gezien de tijd van het jaar, reeds zeer goed, heel wat beter dan verleden jaar. Evenmin kan de mindere vraag liggen aan de prijzen want die zijn aanmerkelijk lager dan vorig jaar. Voor de eerste oesters werden geleverd werden, reeds «voordelige» aanbiedingen gedaan aan de afnemers. De beste oesters schijnen op het ogenblik op de Yerseke Bank voorhanden wat evenwel niet wil zeggen dat de oesters uitgezaaid in de Zandkreek bij Zierikzee en Stavenisse niet goed zouden zijn. Integendeel zijn die van den Bol afkomstig, de beste. De groei valt lang niet tegen maar wijl de kleinste soort (een nul) er uit valt en de andere soorten 5 kg per 1.000 zwaarder moeten worden gesorteerd, zal het effect van een moede groei niet zo groot zijn als anders 't geval was.

bedrijf is derhalve over 1954 f. 160.685. Het ligt in de bedoeling dit bedrag evenals in vorige jaren te gebruiken voor buitengewone afschrijvingen wegens de zeer hoge hoge kosten van het herstel van oorlogsschade.

COMMISSARIS DER KONINGIN IN IJMUIDEN OP BEZOEK

De commissaris der Koningin in Noordholland, dr M.J. Prinsing, zijn echtgenote en de kabinetchef J.W. Roell hebben Donderdag een bezoek aan IJmuiden gebracht en zich daarbij ondermeer laten voorlichten over het IJmuidense visserijbedrijf. Zij werden aan de haven ontvangen door de directeur van het Staatsvisserijhavenbedrijf, mr J.R.v. Eerde, nadat tevoren een ontvangst ten stadhuis had plaats gehad. Een gesprek was ingelast met vertegenwoordigers van de Redersvereniging en de vishandel, respectievelijk de heren J.C. Pronk en P. Krab Met de bedrijvigheid in de hallen werd ook kennis gemaakt : ondermeer werd de afslag bijgevoerd van haring.

JAARVERSLAG STAATSVISSERSHAVENBEDRIJF

Uit het eind vorige week verschenen jaarverslag van het Staatsvisserijhavenbedrijf over 1954 valt in de eerste plaats direct op te maken, dat de aanvoer van kleine schelvis in dat jaar zeer sterk is toegenomen, en bijna drie maal zoveel bedroeg als in de jaren 1952 en 1953. Van de middel- en grote schelvis bleven de — geringe — aantallen ongeveer gelijk, evenals dit het geval was bij de tong, makreel en koolvis. De kleine schol liep zeer sterk terug, hiervan werd in 1954 5.000.000 kg aangevoerd tegen 9.000.000 kg in 1953. De totale aanvoer in IJmuiden was minder dan in 1953, namelijk 76.043.917 kg tegen 77.837.730 kg. De gemiddelde visprijs steeg, want de aanvoer werd in 1953 verkocht tegen f. 30.169.492, terwijl in 1954 een totaal bedrag van f. 32.278.821 werd bereikt. In 1953 was de gemiddelde visprijs f. 0.39 per kg, in 1954 f. 42. Alle gezouten haring werd in 1954 gemiddeld f. 0,12 per kg goedkoper, daarentegen steeg de verse haring f. 0,02 in prijs. Grote schelvis werd min f. 0,30 per kg goedkoper, tong en heek echter duurder. Ook nu weer bleek de zalm de duurste vis te zijn in Nederland, hiervoor werd gemiddeld f. 7,58 per kg betaald.

De vangsten per trawler per reisdag zijn geringer geworden, waarschijnlijk door het teruglopen van de haringvangst (in 1953 werd 10 miljoen kg haring meer aangevoerd dan in 1954. De trawlers vingen in 1954 gemiddeld 6.266,6 kg vis per reisdag, waarvan 3.588,6 kg haring tegen 7.464,8 kg in 1953 met 4.799,1 kg haring. Ook werd aanzienlijk minder wijting gevangen, in 1954 229,7 kg, in 1953 422,4 kg.

«EMMA WILHELMINA» IN DE VAART

Met de «Emma Wilhelmina», K.W. 135, gebouwd bij de scheepshou-

werf «De Dageraad» in opdracht van de rederij N. Parlevliet, is de Nederlandse loggervloot weer met een nieuw vaartuig uitgebreid. De opdracht vond plaats tijdens de verleden week gehouden proefvaart op de Noordzee ter hoogte van Katwijk, waar de dochter van dhr Parlevliet de rederijvlag in top hees, nadat de vlag van «De Dageraad» was gestreken. Namens de werf werd de logger overgedragen door dhr Boot. In zijn antwoord bracht dhr N. Parlevliet Jr dank aan de scheepshouwerf en noemde het een belangrijke dag voor de rederij. Tevens sprak hij de hoop uit, dat men bij de hogere instanties wat meer begrip zou gaan tonen voor de visserij.

De logger «Emma Wilhelmina» heeft een lengte van 40,5 meter. Voor de voortstuwing is een 550 PK motor in de machinekamer opgesteld, de winch wordt aangedreven door een 100 P.K. motor aanwezig terwijl er voor noodgevallen nog een 38 P.K. motor aanwezig is.

Tot de verdere technische apparatuur behoren o.m. een elektrische dekwas pomp, een elektrische borler en een gas- en smeeroil separator. Het visruim biedt plaats aan 500 kantjes haring en 1.600 kisten, en is tevens koolruim met een constante temperatuur van 0° C. Voorts zijn er douchecellen, toiletten en wasbakken met warm en koud water aan boord.

KAMERLEDEN MAAKTEN VISSERIJ-RONDREIS

Gedurende drie dagen hebben twintig leden van de tweede Kamer in Nederland en voorts vijftien journalisten op uitnodiging van de Stichting van de Nederlandse Visserij, een rondreis langs de Nederlandse visserij gemaakt. Zij staken in Scheveningen vorige week Woensdagmorgen van wal met het hospitaal-kerkschip «De Hoop», reisden naar Vlaardingen, vervolgens naar Middeburg, Veere, Katwijk aan Zee, Ymuiden en Vaassen. Met alle facetten van het levendige en omvangrijke Nederlandse visserijbedrijf heeft men kennis gemaakt en het initiatief van de Stichting mag zeer zeker als zeer gelukkig worden genoemd. Men is er in geslaagd de volksvertegenwoordigers in contact te brengen met het bedrijf.

In volle zee heeft de heer R. Brandts van de Stichting op «De Hoop» in de kerkzaal eenieder een welkom toegeroepen. Hij zei, zich af te vragen of de visserij in Nederland nog wel de plaats heeft waarop zij recht heeft. Voor de vereniging «De Hoop» sprak de h. M.C. van Hall en na het uitzetten van de rubberboten van «De Hoop» en een demonstratie, was het woord aan drs. A.H. Kranenburg, secretaris van de stichting. Hij legde het accent op de noodzaak van een snelle vernieuwing van het visserijbedrijf om de achterstand bij het buitenland in te halen. Te Overschie werd een vismeelfabriek bezichtigd, er volgde een diner te Vlaardingen, waarop werd gesproken en tenslotte werd die dag een nettenfabriek bezocht.

Donderdag werd een bezoek gebracht aan Zeeland, waarbij de gevolgen van het nog niet officiële Deltaplan werden nagegaan. Donderdagavond reisde men naar Katwijk, waar de gehele bevolking te hoop was gelopen en uitriep : «Een haven, een haven, we willen een

eigen haven. Waar is minister Mansholt ?». Tijdens een bijeenkomst in de Visserijschool, werd op dit verlangen door reders en vissers de nadruk gelegd. Er moet een haven in Katwijk komen, want f. 3000 tot f. 6000 onrendabele kosten per logger voor transportkosten naar en van Ymuiden zijn niet op te brengen door het bedrijf. Een rokerijbedrijf werd vervolgens bezichtigd en in de Visserijschool werd tevens een uiteenzetting over het Visserijonderwijs gegeven.

Reders en scheepseigenaren te Katwijk hebben tijdens het bezoek meegedeeld, dat binnenkort een nieuw rapport over de nieuwe Katwijkse haven zal verschijnen. Het project moet 9 miljoen gulden kosten en de aanleg van de haven is verantwoord, meent de commissie.

Vrijdag is men op Ymuiden aangegaan, waar de hallen, de visafslag en de conservenfabrieken «NECO» en «VICO» werden bezocht. Dhr J.C. Pronk heeft er een inleiding gehouden over de Nederlandse grote trawlvisserij. Hij deed dit als voorzitter van de Redersvereniging van Vissersvaartuigen te Ymuiden. «Wil Ymuiden zijn positie als aanvoer- en thuishaven handhaven, dan zullen voorzieningen tot uitbreiding van vishallen en kaderuimten op korte termijn getroffen moeten worden», meende hij. «Er is een plan tot uitbreiding in wording». «Het leek hem», aldus ging hij voort, «wanneer de plannen de kamerleden bereiken», niet ondienstig te bezien of er plaats zou zijn voor exploitatie van de Ymuidense vishallen door een stichting, waarin een van de departementen, de gemeente Velsen en het bedrijf zouden participeren».

«Wat de visserijnota betreft», zei dhr Pronk, «de regering is niet over een nacht ijs gegaan. Het heeft zeer lang geduurd voordat aan de Tweede Kamer een voorstel in de vorm van een visserijnota werd overhandigd. Het heeft ook te lang geduurd : nu hebben de bouwkosten van nieuwe schepen een peil bereikt, dat 50 procent hoger ligt dan in 1949».

Persoonlijk was de heer Pronk voorts van mening, dat Nederland niet langer van de verre visserij kan afzien.

MACHINEFABRIEK H. ZWART RECIPIEERDE

Zaterdag was het precies 25 jaar geleden dat dhr H. Zwart de machinefabriek «H. Zwart» te Ymuiden oprichtte, met een bedrijfskapitaal van f. 45. Ter gelegenheid van dit jubileum werd in de tweede hal van de machinefabriek een drukbezochte receptie gehouden. Van de waardering en achting voor de opzichter, getuigden ondermeer de ruim honderdvijftig bloemstukken, die in de hal een plaats hadden gekregen. Onder degenen, die dhr Zwart kwamen gelukwensen, bevonden zich ondermeer : de consul-generaal van België, Mr Borremans ; de directeur van de visserijen ir. G.J. Rieisch ; de directeur van het Staatsvisserijhavenbedrijf mr J.R. van Eerde en de inspecteur van de scheepvaart dhr C.M. Tuntler.

Van het Verbond der Belgische Zeevisserij ontving dhr Zwart een fraaie gecalligrafeerde oorkonde, als dank voor zijn diensten, aan Belgische zeelieden bewezen.

Het rangeertintje, dat dagelijks enige malen de machinefabriek passeert, stopte die Zaterdagmiddag onder luid gegil van de

stoomfluit, bij het bedrijf van de h. Zwart, die daarop naar buiten kwam, om door het treinpersoneel te worden gelukkiggewenst.

GEDAAN MET DE GOEDKOPE NEDERLANDSE BENZINE ? BELGISCHE TOLBEAMBTEN HEFFEN BIJTAKS

Sedert enkele dagen wordt aan de Belgische grens door de Belgische tolbeambten nagezien, hoeveel liters benzine de automobilisten, die naar Nederland willen rijden, nog in hun vergaarbak hebben. Daarop ontvangt men een bijlet, waarop het aantal liters benzine aangeduid staat. Komt men terug en heeft men in Nederland bijgetankt - daar is de benzine nl. 1,40 fr. beterkoop - dan moet men die 1,40 fr. per liter bijbetalen !

Dit zal de aankoop van Nederlandse benzine doen dalen. Als reden geeft men op, dat men de benzinemokkel wil vermijden en dus alleen diegenen controleert, die de grens herhaaldelijk op eenzelfde dag overschrijden, en dan hun «buit» in België met winst verkopen. Dit is best mogelijk maar waarom dan toeristen die hoop en al eens per jaar van Knokke naar Sluis rijden, controleren, zoals het reeds gebeurde ? Het is vanzelfsprekend moeilijk voor de douane, de «echte» van de «onechte» uit de hoop te halen. Hoewel bepaalde toeristen kunnen getroffen worden door deze maatregel - men overdrijft echter de «winst» op de benzine niet - keuren we in beginsel deze maatregel goed, omdat vooral in onze strek de aankopen, gedaan in Nederland door Belgen, de laatste tijd 'n buitensporige omvang aannemen, hetgeen onvermijdelijk een nadelige weerslag op de eigen handel en voortbrengst moet hebben. Het is best mogelijk, dat het toezicht aan de Belgische-Nederlandse grens in de toekomst nog zal verscherpen.

Canadese Haringen

Voor de leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij die reeds in het bezit zijn van de eerste plannen van het Canadese haringnet, kunnen we thans mededelen dat we het plan hebben van de bijzondere visplank en een ander belangrijk toestel.

Diegenen die het plan nog niet bezitten, kunnen zich de volledige reeks aanschaffen op het V.B.Z. secretariaat, vismijn Oostende tegen de prijs van 20 fr.

OVERLEDEN TE BOEKHOUTE

Wij vernemen het overlijden te Boekhoute van de heer Alois Vermandel, vishandelaar en zeer bekend in garnaal- en mosselhandelsmiddens. De begrafenis had Dinsdag te Boekhoute plaats.

Aan de familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

In Memoriam

Week van 16 tot 22 September

19 September 1936

O.192 «H.M.B.»

Einde Augustus 1936 gebeurde er aan boord van de O.192, eigendom van reder Nyville Rafael, een ongeval dat voor een der bemanningsleden een tragische afloop had.

Het schip was reeds ter bestemming, nl. de visgronden van het Kanaal, aangekomen. De manschappen hadden reeds verscheidene slepen gedaan, toen bij een dezer plotseling een grondzee aan boord kwam.

De schipper, Geril Louis, werd door deze plotselinge deining tegen de reling geworpen. De ongelukkige liep hierbij ogenschijnlijk geen erge verwondingen op. Doch de stuurman Prosper Geril, stevende aanstonds naar Newlyn, alwaar de gekwetste schipper naar het plaatselijk hospitaal werd overgebracht.

Enige dagen na dit ongeval oordeelde de geneesheren van deze kliniek dat men de gekwetste naar Oostende kon overbrengen, wat dan ook geschiedde met hetzelfde vaartuig. Dit was ongeveer midden September 1936.

De verwondingen moesten wel erg geweest zijn, aangezien de

schipper op 19 September 1936 overleed.

HET SLACHTOFFER :

GERIL Louis, schipper, 30 jaar, echtgenoot van Bauwen Rachel, vader van 2 kinderen, wonende te Oostende.



Oude Visser-reder loopt schedelbreuk op bij auto-ongeval

Zaterdagmiddag omstreeks 3.30 uur deed er zich ter hoogte van het «Kattesas» een zwaar autoongeval voor. Op het ogenblik dat de 65-jarige visser-reder August Devey — wonende in de Willem De Roollaan — van zijn schip kwam, moest hij de Albert I laan dwarsen. Ter hoogte van het «Kattesas» werd hij plots aangereden door een personenwagen komende uit de richting Nieuwpoort aan/zee waarin twee personen hadden plaats genomen, en bestuurd door de 20-jarige student Frans De Man uit Knokke.

August Devey kwam met geweld met het hoofd op de straatstenen terecht, terwijl de fiets van het slachtoffer in de haag van de tramlijn geslingerd werd; de klompen alsmede de pet van het slachtoffer lagen links en rechts van de brede baan verspreid.

De ongelukkige liep zware kwetsuren op en verloor veel bloed. Dit ongeval verwekte een grote opstopping van het verkeer. Gelukkig bevond er zich onder de wachtende auto's een sociale assistente die het slachtoffer ter plaatse de eerste zorgen toediende. Inderhaast werd de plaatselijke Rode Kruiswagen opgeroepen die het slachtoffer naar de kliniek te Oostende voerde. De toestand van het slachtoffer is nog steeds zorgwekkend maar toch is alle levensgevaar geweken.

Leon Hindryckx is niet meer

Elkeen weet nog hoe Leon Hindryckx destijds eigenaar van de O.205 «Montreal» naar Argentinië uitweek met zijn vaartuig waar het achteraf strandde.

Leon was oudstrijder, groot invallid en reder.

Na veel wederwaardigheden is de brave man plots te Mar Del Plata (Argentinië) op 31 Oogst overleden.

Heden Donderdagvoormiddag had een plechtige rouwdienst plaats in de parochiale kerk van St. Antonius Opex.

Ons blad biedt aan zijn vrouw en familie haar innige deelneming aan.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD
18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

Wereldvisserijnieuws

DE GRIEKSE AANVOER VOOR 1955

Alle landen der wereld zijn flink hun vissersvloten aan het uitbreiden, zo ook Griekenland die haar aanvoer van 30.000 Ton in 1938 tot het dubbele wist op te voeren in 1954. Zij bezit twee fabriekstreilers die in de N-Atlantische Oceaan opereren en samen 1000 Ton vries vis aan brachten.

HET ANGLO-SOVIET VISSERIJVERDRAG NIET VERNIEUWD

Naar wij vernemen zou Rusland geweigerd hebben het visserij verdrag voor de Barendssee met Engeland te verlengen. Dit is waarschijnlijk het gevolg der onderhandelingen die gevoerd worden tussen de Soviet Republiek en Japan betreffende het inkrimpen van de Russische Territoriale wateren, (vroeger 12 mijlen), in Kamchatka en Siberia.

AMERIKAANS IDEE VOOR VISTEELT

In een artikel, gepubliceerd door World Fishing, zou dhr Donald Mc Donald voorgesteld hebben vissensfarms of kwekerijen op te richten op een eiland (voor de zogenaamde Dover-tongen). Volgens dhr Mc Donald worden er jaarlijks enorme sommen besteed aan opzoeken en proefnemingen voor de zeevisserij — Op de 1600 bekende soorten zijn er 200 van enig nut voor de mens en enkel 6 of 7 (?) met werkelijke handelswaarde. Zou men niet inplaats van de onnuttige soorten te verdelen die gelden besteden aan het oprichten van kwekerijen of farms op afgelegen eilanden. — De kosten zouden nog niet de bouwrijks van twee moderne treilers bedragen.

DE SARDIENEN-AANVOER IN PORTUGAL 1954

Gedurende het jaar 1954 werd in Portugal een totaal van 115.000 Ton sardien aangebracht. Dit is onge-

veer 309,7 Ton per vaartuig en een gevoelige verhoging op het vorige jaar.

De conservenfabrieken gebruikten 58.000 Ton of 8.000 Ton meer dan het gemiddelde der vorige jaren.

Dit stemt overeen met een produktie van 2 miljoen kisten sardien.

WETSVOORSTEL TOT VORMING VAN ITALIAANS KLEIN-EIGENAARS VISSERIJ-VERBOND

De volksvertegenwoordigers Gibotte en Chiarini, respectievelijk Commisaris v.h. Uitvoerend Comité en Vice-President v.h. Italiaans Coöperatief Verbond, hebben een wetsvoorstel ingediend voor het oprichten van een Klein-eigenaars en Klein vennootschap Visserij Verbond.

Het wetsvoorstel voorziet steungelden en leningen voor de duur van 10 jaar voor de bouw van nieuwe Kustvisserij schepen met motor van 45 P.K.; het herstellen en nazien van bestaande vissersvaartuigen of het inbouwen van motoren niet lager dan 45 P.K.; het aanschaffen van deugdelijk vismateriaal en benodigheden en de aankoop van buiten-boord motoren van 10 P.K.

Voor deze steungelden komen alleen in aanmerking: onbeoederde beroepsvisserij leden-eigenaars of mede-eigenaars van vissersvaartuigen uit visserij vennootschappen.

Het op te richten verbond zou voorgezeten worden door een raad gevormd uit: afgevaardigden van Ministeries van Marine, Landbouw

Visserij, een technisch raadgever, den van het Italiaans Coöperatief Verbond en van de Raad der Arbeids Syndikaten.

KREEFTEN OP REIS

Onlangs werden van de uit de Hebuden Eilanden 1200 levende kreeften over zee naar Noorwegen verstuurd — Door dezelfde handelaar worden ook levende kreeften met luchtpost naar België verzonden in waterdichte buns die 60.000 van deze schaaldieren kunnen bevatten.

S.A.I.T.

OOSTENDE

21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70

NIJEUWPOORT

18, Hoogstraat
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE

4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN

VERKOOP

VERHUUR

ONDERHOUD

S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

VERGELIJKENDE AANVOERSTATISTIEK : JUNI 1954 — 1955.

	1954	1955	1954	1955	1954	1955
Ysl. Kabeljauw Gr.	200.175	379.180	1.627.148	2.526.552	8.11	6.66
M.	133.906	203.237	804.220	1.059.060	6.01	5.21
Kl.	38.700	41.708	129.000	141.510	3.33	3.39
Totaal	373.321	624.125	2.560.368	3.727.122	6.86	5.97
Noordzee Kabeljauw Gr.	170.253	143.388	2.392.500	1.739.455	14.05	12.13
M.	39.263	20.364	332.610	135.460	8.47	6.65
Kl.	26.530	18.090	114.124	87.692	4.30	4.85
Totaal	236.046	181.842	2.839.234	1.962.607	12.03	10.79
Ysl. Schelvis Gr.	37.059	118.877	505.295	806.640	13.63	6.79
M.	99.122	281.323	688.485	1.107.983	6.95	3.94
Kl.	114.804	142.120	564.940	480.950	4.92	3.38
Totaal	250.985	542.320	1.758.720	2.395.573	7.01	4.42
Noordzee Schelvis Gr.	625	—	7.420	—	11.87	—
M.	10.302	3.188	83.290	15.310	8.08	4.80
Kl.	89.939	59.180	359.220	259.230	3.99	4.38
Totaal	100.866	62.368	449.930	274.540	4.46	4.40
Schol	270.338	220.172	1.720.909	1.675.010	6.37	7.61
Rog	118.666	125.910	1.246.920	1.165.057	10.51	9.25
Tarbot	84.666	79.850	1.648.214	1.646.643	19.47	20.62
Tong	806.036	574.895	13.993.495	15.474.247	17.36	26.92
Wijting	117.871	146.747	533.703	650.885	4.53	4.44
Andere	738.422	832.852	4.792.705	5.355.538	6.49	6.43
Totaal Bodemvis	3.097.217	3.391.081	31.544.198	34.327.222	10.18	10.12
Bastaardmakreel	2.449	6.201	3.371	13.443	1.58	2.17
Haring Volle	67	1.248	650	6.635	9.70	5.32
Makreel	7.617	39.526	19.450	227.590	6.49	5.76
Totaal Pel. Vis	10.133	46.975	53.471	247.668	5.28	5.27
Garnaal	228.605	216.648	5.977.607	6.206.750	26.15	28.65
Andere	101.967	59.874	1.138.629	839.211	11.16	14.01
Totaal Schaald. en Weekd.	330.572	276.522	7.116.236	7.045.961	21.53	25.48
Algemeen Totaal	3.437.822	3.714.578	38.713.905	41.620.851	13.26	11.20
Yslandvis	1.124.326	1.769.892	7.290.173	9.872.580	6.48	5.58
Noordzeevis	1.972.891	1.621.189	24.254.025	24.454.642	12.29	15.08

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

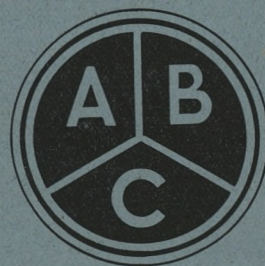
Nieuwbouw - ombouw - Dakwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

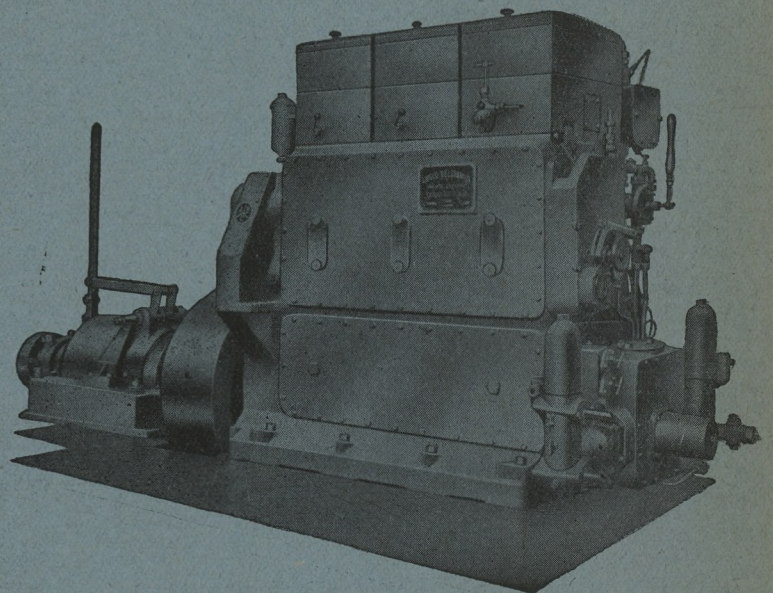
OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)



DIESEL MOTOREN

4 Van tot 700 PK.



ANGLO-BELGIAN COMPANY : 39, Wiedauwkaai, GENT
Tel. 23.45.41 — Telegr. adres ABC, Gent

AGENTEN :
Voor Oostende en Nieuwpoort : Mr Boydens, Velodroomstraat, 4
Oostende — Tel. 721.56.

Andere havens : Mr A. Goossens, Prins Boudewijnlaan, 8,
Berchem-Antwerpen. — Tel. 39.09.00

★ KUNSTBENEN ★

★ ORTHOPEDISCHE APPARATEN ★

Verdonck-Minne

7, H. SERRUYSLAAN

OOSTENDE

BREUK- EN BUIKBANDEN

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :
Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

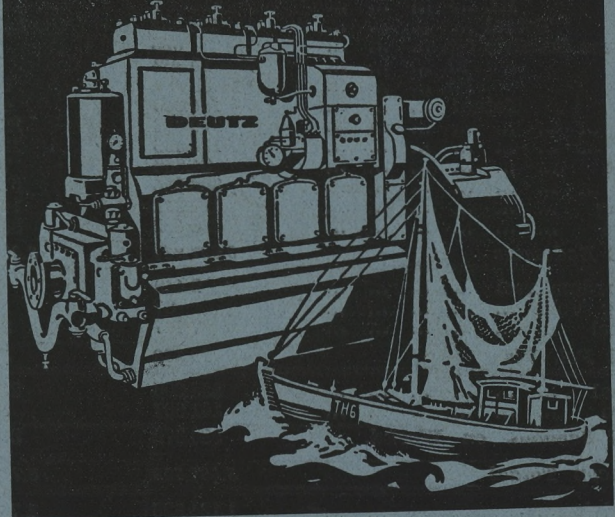
Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(33V)

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Tel. 71.791

(13)

Voor Nieuwbouw en Herstelling van Schepen

N. V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

(11)

REDERS,

Koopt Uw visserijbenodigheden bij Uw

Coöperatieve

S. C. A. P.

die U degelijke waar geeft aan goedkope prijzen

(54V)