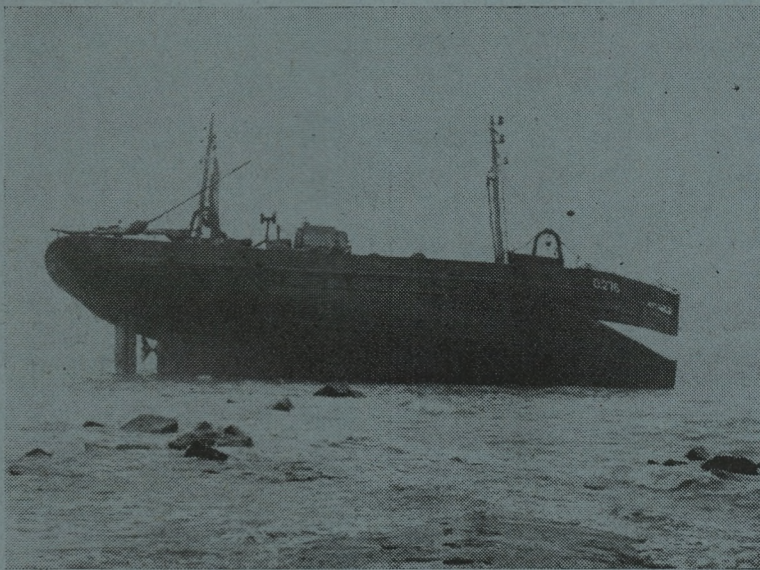




# Het VISSERIJBLAD



*De 0.276 gestrand en terug vlot*

# Adreslijst van Nederlandse Firma's



Sedert 1696

**HAARLEMMEROLIE**

van...

**C. DE KONING TILLY**

Het bekende geneesmiddel voor mens en dier. Gebruiksaanwijzingen worden U op aanvraag toegezonden door de fabrikant.

**ACHTERSTRAAT, 13, HAARLEM**

Verkrijgbaar bij apotheek en drogisterij of bij de fabrikant.

Ook in België overal verkrijgbaar, doch let op de juiste naam.  
(187V)

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)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij haringhandel  
Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

**IJMUIDEN-STORES**

N. V.

IJMUIDEN SCHEVENINGEN

Tel. 4447 Tel. 552700

Uw adres voor :

Zout - Vlaggen, enz., enz.

Staalraad — Netwerk

(106)

**HOTEL AUGUSTA**

IJMUIDEN Restaurant-Café

Twee minuten van de Vishal

Telefoon 4217 (82)

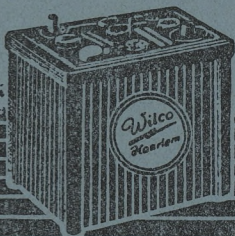
n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

IJmuiden. Telefoon 4527. Voor alle

visserijbenodigdheden. (81)

*Wilco*



Een jaar volledige garantie

(118)

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

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 - Embouw - Dokwerken*

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

**Winslow**

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

**S.A.I.T.**

TOT UW DIENST  
VOOR ALLE

**RADIOTOESTELLEN**

VERKOOP \* VERHUUR \* ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE

21, H. Baelskaai  
Tel. : 715.70

NIEUWPOORT

18, Hoogstraat  
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE

4, Wandelaarstr.  
Tel. : 541.21

# 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 JAAZ.  
BINNENLAND : 150 Fr.  
Zes maanden : 75 Fr.  
Drie maanden : 40 Fr.

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

## STANDPUNTEN:

# Visserijeconomie een noodzakelijke wetenschap!

**M**eer dan in gelijk welke sector van de nijverheid, heeft de visserij nauw verband met talrijke wetenschappen en kennis.

Wat al berekening en kennis komt niet te pas bij het ontwerpen en de bouw van een vaartuig voor de visserij. De visser moet over een hele dosis geleerdheid beschikken om zijn schip te voeren en een flinke vangst aan boord te halen. De reder moet van talrijke zaken op de hoogte zijn om zijn bedrijf normaal te kunnen leiden. De vishandelaar heeft eveneens een belangrijke opleiding nodig om zijn vak uit te oefenen.

De verzameling van alle vakken die met vis in verband staan zou een niet onaardige encyclopedie beslaan.

En deze kennis hielden gelijke tred met de ontwikkeling van het bedrijf zelf, omdat het bedrijf er op vooruitgegaan is door de vooruitgang van de wetenschap. We zijn ver verwijderd van het primitieve vlot en het stuk alaaam dat de eerste vissers gebruikten om hun vangsten binnen te halen. Tussen het zout als eerste bewaarmiddel en de talrijke reeks geconserveerde, gerookte, diepgevroren en andere bewerkte zeeproducten, ligt een uitgebreide reeks aan inspanningen, ervaringen en menselijke kennis.

En die kennis wordt thans zo veelzijdig mogelijk ontwikkeld door duizenden geleerden over de wereld. Men vist niet meer op de gis, men vist thans wetenschappelijk. De ervaringrijke visser van gisteren, wordt morgen de koel berekenende ingenieur, die met het rekenlatje in de hand en het oog op zijn instrumenten, zal bepalen welke soort vis hij zal vangen.

De uitwisseling van de eerste vangstoverschotten tegen andere voedingsproducten, is thans uitgegroeid tot een modern, beredeneerd bedrijf, gesteund op de eis van de cliënt en op de principes van moderne reclame, bedrijfsvoering en mensenkennis.

★ ★ ★

**I**n de economie, de jonge wetenschap, werd de zeevisserij als een achterlijk stiefzusterje behandeld. De moderne geleerde keek minachtend naar het bedrijf dat vis uit het water haalt en deze dan op allerlei manieren — en liefst zo snel mogelijk, wegens het bederfelijk karakter van de waar — aan de man trachtte te brengen.

Als nijverheid is de zeevisserij echter in de laatste vijftig jaar zodanig sterk gegroeid, dat het de opbouw van een eigen visserijeconomie vooruitgelopen is. Het gevolg hiervan is, dat een eigen theorie over visserijeconomie en visserijpolitiek, nog niet opgebouwd werd.

Het aantal werken over deze nieuwe tak der wetenschap is zeer klein, de literatuur kan in een zeer beperkte ruimte bijeen gebracht worden, en het aantal visserijeconomisten over de wereld is nog zeer beperkt.

De eerste leerstoel voor visserijeconomie werd pas in 1954 aan de Handelshogeschool te Bergen (Noorwegen) opgericht. Zelfs de Food and Agricultural Organisation van de Verenigde Naties (F.A.O.), heeft tot nu toe hoofdzakelijk de nadruk gelegd op visserij- en vishandelstechniek, en is het opnieuw privaat initiatief dat moet overgaan tot het uitwerken van nieuwe — noodzakelijke — theoriën op het onbekende terrein.

**T**och mogen wij, Belgen, met fierheid vaststellen dat mensen van bij ons, baanbrekend werk hebben verricht op dit nieuwe terrein.

We noemen : Lodewijk De Raet, Leonce Verbrughen en Karel De Zuttere die, meer dan dertig jaar geleden, het belang reeds ingezien hebben van een visserijpolitiek en een visserijeconomie en hieromtrent werken hebben gepubliceerd die nog altijd, ofschoon verouderd, toonaangevend zijn voor wie het bedrijf wil bestuderen. Werken, die sommige zwakke punten hebben aangetoond, waar niet altijd op ingegaan is, zodat dezelfde gebreken nog steeds te voorschijn komen en «ziekten» van het bedrijf veroorzaken.

Die mannen hebben een school gevormd, want, voortgaande op hun theoriën, hebben we tussen beide wereldoorlogen vooruitstrevende mannen gehad, die het bedrijf in de goede richting hebben geleid. Helaas is deze generatie voorbijgegaan, en moeten we wachten op een nieuw geslacht dat de visserij tot nieuwe hoogten zal voeren.

★ ★ ★

**H**et gaat langzaam omdat er geen school gevormd is, omdat er weinig voormannen zijn en weinig leerlingen.

Toch is een visserijeconomie er nodig, er moet een beleid gevolgd worden, er moet lijn in zitten.

We moeten weten waarheen we willen, we moeten weten wat we kunnen, we moeten de inventaris van het beschikbare in ons bereik hebben, we dienen te weten wat mogelijk is.

Het werk van enkelingen moet samengebundeld worden tot een geheel, er moet een Europese visserijpolitiek opgesteld en gevoerd worden, er moet vooral een nationaal, een Belgisch visserijbeleid tot stand komen.

Daar is veel werk op de plank, het terrein is groot en het moet nog bewerkt worden.

★ ★ ★

**O**p dit gebied krijgen we binnenkort het eerste werk, een boek van Dr. W. Blanke, dat geschreven wordt in opdracht van verscheidene visserijorganisaties, en dat poogt een basis te leggen voor de verdere ontwikkeling van de visserijeconomie. Het boek zal de zeevisserij van Noordwest-Europa behandelen, een statistisch gedeelte en een economisch overzichtelijk deel bevatten.

Dit werk is een eerste poging dat dient aangemoedigd, ook omdat verscheidene visserijspecialisten uit talrijke landen hier aan medewerken.

Het legt een basis. Op die basis moet voortgewerkt worden, willen we de wetenschap die onze nijverheid nog ontbreekt en die ze nodig heeft, verder ontwikkelen.

# De Wekelijkse Brief van Stierman Lèeze



Beste Menschen,

Gelijk of dat me verleeden weeke gezeid hebben, 't was petrol in de soepe met Euphrasie. Als ze een beetje uitgeraasd was, heb ik heur dadde kunnen eksplikeeren van die schamateur en zijn pardessus, maar 't schoonste van al als ik wilde bewijzen dat dat een getrukeerde pardessus was dat ik aan mijn lichaam hadden, 't was geen mwonen meer van der entwadde uit te halen. Gelukkig was die schamateur zoo eerlijk van de volgende dag achter zijn eigendom te komen en de mijnen weere te geeven. Zoo dat Euphrasie algelijk het ergste niet moeste peinzen van me.

Maar ze vond er algelijk graaten in, weef je wat ze wist te vertellen, «had je gij nuchter gebleeven ging je dadde niet teengengekomen hebben». En ikke die zulke dorst gehad hebben binst dat die schamateur beezig was. Enfin, ze ging het er zelve een keer van pakken, zei ze, en ik mochten op de kinders passen binst dat ze zij naar de sienema was.

Alleene zitten is maar triestig en zo geheel die langen achternoene, zoo 'k gingen gaan kijken als Pier thuis was, me kosten dan nog een potje kaarten. Zoo gezeid, zoo gedaan. En Pier was thuis en je kwam mee naar booven. Als me een kart aan 't kaarten waeren, zeiten dat het maar drooge was bij mijn. 'k Zeggen, wel 'k gaan een potje tee maken. Wadde zeiten, tee, meen je gij dadde? 'k Zeggen 'k hebbe hier thuis nieks anders en daarbij 'k hebben plechtig beloofd aan mijn Euphrasie van niet meer te drinken.

Me gaan een bottel snaps haalen, zei Pier, of 'k laten joen alleene zitten, j'kunt dan de kaarten leggen en zelve tee drinken. Wat moet je doen om je vrienden te houden? Me leggen elk de helft bijalkaar en Pier achter die bottel.

'k Zeggen teegen Pier, me moeten toch voorzichtig zijn, 't is veele petrole in de soepe bij mijn en 't zou den niet willen dat 't Euphrasie ziet dat me hier weere aan 't drienken zijn. Je moet geen schrik hebben, zei Pier, haalt gij maar tassen uit en de teepot en me gaan die bottel in de teepot gieten, ze kan peinzen dat me tee drienken.

Zoo gezeid, zoo gedaan en wijnder elk een tasse tee geschonken en aan de gang. En met dat 't fransche konjak was, had dat juiste gelijk de kleur van tee. Voor de form hadden me nog de melkkanne en de suikerpot met de koekjes der bij gezet, maar je kunt gaan peinzen dat me geen melk en geen suiker gebruikten en dat de koekjes bleeven liggen.

't Was in alle geval een schoon zicht. En wijnder aan 't kaarten dat de stukken der af vloegen. En als Euphrasie thuis kwam, me zaaten daar gelijk twee voorbeeldige huisvaarders met de teepot en 't kaartspel. Ehwel, Stierman, zei ze, 'k zien dat je je leeven gebeeterd hebt, 'k zijn kontent van je, je ziet wel dat je kunt als je wilt. Gaat gij nu maar een potje gaan kaarten op den hoek en binnen een uree kommen 'k

achter als ik gegee'en hebben en de taafel aan de kant gedaan.

En wijnder, Pier en ikke, me waeren zoo kontent dat me vergaaten van de reste van de tee uit te drienken en me waeren weg.

Maar als Euphrasie twee uren nadien nog niet achtergekomen was, 'k wierden gelijk ongerust en 'k gingen naar huis gaan kijken wat datter gebeurde was.

Wel, wel, wel; 'k verschooten me bijkans dood als ik de deure oopen staaken, Euphrasie lag op de kanapé, zoo bleek gelijk een lijk, te zuchten en te kermen. 'k Zeggen: Euphrasietje, mijn kind, wat is ter met joen gebeurd? Zijt te ziek?

Zwijgt, Stierman, zei ze, 'k weeten niet wat dat ik hebben, 't draait allemaale voor mijn oogen, 't brand in mijn keele en 'k hebben toch zulke zeer in mijn hoofd. 'k Zijn juiste gelijk zeeziek, 'k Zeggen: maar joengse je toch, heb je misschien entwadde gegee'en die je slecht bevallen is. Bah neen, 'k, zegt ze, 'k hebben nieks gegee'en, 'k hebbe 't gekreegen van als je buiten gegaan zijn en 'k hadden geen sjienische meer om te roepen, je waart al te verre.

'k Zeggen, moeten 'k de dokter haalen, wie weef wat voor een ziekte dat je hebt, 't is misschien van dat gras te eeten van die dokter in Maloo.

Neen't, zegt ze, 'k hebben dat gras in geen zeeven dagen meer gepakt, 't hielp toch niet. 'k Zeggen 't is misschien van dadde, omdat je der nu op staat, 'k Zouden 't al eer moeten gehad hebben, zei ze.

Maar almeteeneer, ze peinst op entwadde: 't kan misschien een lichte vergiftiging zijn, zei ze, 'k hebben ik als je g'jnder weg waart twee tassen van julder tee gedronken met melk en suiker en 't is mijn gelijk niet bevallen. Die tee was al koud en je had gelijk een raare smaak. Je hebt hem veel te straf gemaakt.

'k Zeggen als 't maar dadde is, van die tee gaat je niet rap ziek worden, kontraarie, 't is de beste medesiene dat je kan uitpeinzen, maar 't was misschien een beetje te straf. Kruipt gij zeere in j'en bedde, morgen gaat 't oover zijn en gaat je zoo gezond zijn als een blicksje en moest het niet oover zijn, me roepen de dokter.

Ze is in heur bedde gekropen, ze hebt geslaapen gelijk een rooze, 's anderendaags was ze weere op heur pas gelijk of datter nieks gebeurd was. Ze moet zij algelijk teegen veele kunnen, ik hadde zeer in mijn hoofd van dezelfde tee en een drooge achtersmaake in mijn keele, maar 'k waeren niet ziek geweest gelijk zij.

't Enigste dat ik heur nooit verteld hebben is wat voor een soorte tee dat ze gedronken hadde, nu dat er weere vrede was in mijn menaagie, kosten ik dat algelijk niet bederven eeh?

Wat peinst je g'jnder der van?

Allez, tot later en sluiten maar.

Stierman Lèeze

## Een Frans vissersvaartuig vaart de N.818 aan en vlucht zonder lichten

Andermaal had de visserij opnieuw een ramp kunnen treffen, moest de koelbloedigheid van de schipper-reder niet geleid hebben tot het behoud van zijn schip.

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.818 «Julienne» van reder-schipper Gerard Ghys, heeft in de nacht van zaterdag op zondag een hachelijk avontuur beleefd. Het vaartuig was tijdens zijn haringvisserij dat het in span bedrijft met de N.728 «O.L. Vrouw van Lombartzijde» van Marcel Swertvaegher wegens de heersende dikke mist genoodzaakt op de dijkbank ter anker te komen. Na een tweetal uren was de mist gedeeltelijk opgeklaard en het anker werd ingewonden. De N.818 koos aldus een koers om terug in diepere wateren te komen. Er was dan reeds een zicht van ongeveer 3 mijl en er heerste een oost zuid oost wind met kracht 1 — kalme zee — Op een gegeven ogenblik kwam een onbekend Frans vissersvaartuig op de N.818 afgestuurd. De koers was normaal opdat beide vaartuigen elkaander zouden kunnen kruisen. De vaartuigen bevonden zich dan in de Franse kustwateren ter hoogte van Kales. Echter gekomen ter hoogte van de N.818 gaf het Franse vaartuig plots roer-over recht op het Nieuwpoortse vaartuig af dat dan ook met een hevigheid werd geramd, ondanks de nodige beveiligings manoeuvres van de schipper van de N.818 om de aanvaring te voorkomen. Deze reaktie was echter tevergeefs want de N.818 werd geramd volop midscheeps aan bakboordzijde.

Nadat schipper Ghys Gerard van zijn eerste schrik bekomen was, bemerkte hij dat de Fransman er van door getrokken was, zodat hij niet wist met wie hij te doen had. Daarom zette hij deze achterna, op de snelheid van zijn schip rekenende. Na een uur varen, gelukte hij er in hem bijna te pakken te krijgen maar op hetzelfde ogenblik, ziende dat hij achterna gezet werd, doofde de Franse schipper zijn lichten, waardoor de verdere kans om het schip te herkennen onmogelijk was. Ondertussen was echter gebleken, dat het schip groen geverfd was, en dat de toppen van de mast wit waren.

Zondagmorgen werd door schipper Ghys verslag uitgebracht bij dhr Waterschout van de haven te Nieuwpoort, die een streng onderzoek instelde en met de gegevens waarover hij beschikte, reeds maandagmorgen te Grevelingen was, waar inderdaad uitgemaakt kon worden, dat de DG 988 werkelijk de schade had veroorzaakt, en dat ook door de Waterschout van Grand Fort Philippe, aan een zeer streng onderhoor onderworpen werd.

De Franse schipper beweerde slechts het schip zijlings geramd te hebben, zonder schade te hebben berokkend en toen men hem de vraag stelde, waarom hij zijn lichten doofde toen hij achterna gezet werd, antwoordde hij, dat er plots een defekt aan zijn batterij was ontstaan, wat als zeer onwaarschijnlijk dient aanzien.

Vastgesteld werd, dat de voorsteven lichtelijk beschadigd was, en dat al de verf afgewreven was.

Het gold hier een Frans vissersvaartuig, voorzien van een motor Crepel van 150 P.K., toebehorende aan de Franse reder Bolle Prosper van Grevelingen.

Dit geval heeft in de visserijmiddens grote beroering gebracht, daar een verlies aan mensenlevens het gevolg er van had kunnen zijn en het in elk geval niet aannemelijk is dat iemand dergelijke daad stelt.

De Franse schipper had zelfs de moeite nog niet gedaan om een verslag bij zijn Maritieme overheid neer te leggen, en hij zal waarschijnlijk vervolgd worden voor «vluchtmisdrijf» en verantwoordelijk worden gesteld voor de aanvaring.

Hulde dient gebracht aan de snelle wijze, waarop dhr waterschout Van Loos, dit zaakje heeft opgeklaard.

In de visserijmiddens wordt gehoopt dat dergelijke gevallen van vluchtmisdrijf zich niet meer zullen voordoen, wie het ook zijn mag, en er een voorbeeldige straf zal gegeven worden aan diegenen, die er zich aan schuldig maken.

## Waar blijft het Belgisch Visserijwachtschip

België heeft zoals alle andere landen aan de Noordzee gelegen, een visserijwachtschip.

Vraag aan al wie op zee is, waartoe dit vaartuig dient en het antwoord zal zijn: om parade, wandelingsjes en recepties in vreemde havens te gaan houden.

Op zee waar het moet zijn om zeevarenden en in 't bijzonder onze visserij te helpen, is het weinig of niet te zien.

Het is immers de gewoonte van de Staat en in het bijzonder onze militaire marine, miljoenen te verkwisten zonder nut.

Het ware op dit ogenblik van intensieve haringvisserij door talrijke handen op dezelfde plaats, nuttig aan de bevoegde minister enkele vragen te stellen en om te vermijden dat met te veel zou rond de pot draaien, het dagboek van ons visserij wachtschip te vragen.

Het antwoord zal verontwaardiging verwekken.

Graag wisten we waarom dit vaartuig thans niet op de haringvisserij is, waar 150 Belg. vaartuigen zijn diensten zouden kunnen gebruiken!

Graag kenden we wat dit vaartuig aan de Staat jaarlijks kost, wat het tot nu toe verricht heeft voor de zieke en gekwetste vissers, welke nuttige raad dit vaartuig geeft, hoeveel keer het reeds de bewaking heeft gedaan?

Dit zijn tal van vragen welke een volksvertegenwoordiger bezield met de gedachte ons land te dienen, kan stellen.

Het ware antwoord zal niemand verwonderen.

## V. B. Z. - KALENDER

DONDERDAG 17 NOVEMB. :

Operatie visrepen.

DONDERDAG 17 NOVEMBER

15 u. Zeebrugge : proeven reddingsvlot.

VRIJDAG 18 NOVEMBER :

10 u. Oostende : proeven reddingsvlot.

ZATERDAG 3 DECEMBER :

15 u. Zaterdag te nieuwoort.

DONDERDAG 9 DECEMBER :

Oostende: Filmavond V.B.Z.



GOEDE VIS

AANBRENGEN

OM GOEDE

PROPAGANDA

TE VOEREN

## DE GEVAREN VAN HET VAREN IN DE MIST

In 14 dagen tijd zijn zo maar drie Oostendse vaartuigen ten westen of ten oosten van Oostende gestrand.

Het waren de O.276, de O.153 en de O. 132

Dit alles is gelukkig geschied bij potdikke mist en zeer stil weder.

De reden hiervan is niet ver te zoeken.

De stuurder willende ter markt zijn met hun haring, trotseren te gemakkelijk het mist' gevaar en regelen hun navigatie niet voorzichtig genoeg.

Voor hen telt maar één zaak : aan de markt zijn.

De reders doen wel hen tot meer voorzichtigheid aan te manen daar ganse kapitalen op het spel staan en lenslotte tengevolge van onvoorzichtige daden ook verzekeringspremies daarvan de gevolgen ondergaan.

## De O.276 gestrand en terug vlot

Zaterdagnacht is de O.276 «Lucienne Christian» toebehorende aan reder Calcoen Henri van Oostende, op de golfbreker in constructie, aan de Christinaramp, dus ten westen van de haven van Oostende, tijdens de zeer zware mist, terecht gekomen.

Geukkig was het op dit ogenblik zeer stil weder en kon dit vissersvaartuig zondagmorgen tijdens het hoog water van 12 uur er zonder schade, op eigen krachten afkomen nadat zware ankers geplaatst waren om alle verder onheil te vermijden.

De O.276 is een houten vaartuig, gebouwd in 1930 en voorzien van een motor Deutz van 150 pk van hetzelfde jaar.

De O.276 kon op eigen kracht vlot komen. Terloops weze gezegd dat de loodsboot gereed was om een helpende hand toe te steken.

Een lokaal blad meldt dienaangaande dat de schippers een heilige schrik hebben van dergelijke tussenkomsten, die peperduur kosten.

Vooraleer zulke onzin uit te kramen, ware het beter zich in te lichten.

De Staatsleepboot is voor het bieden van hulp bij strandingen en opslepingen binnen de 60 Mijl veel goedkoper dan om het even welke gevraagde hulp.

Langs onze kust mag men gelukkig zijn zo'n goedkope hulp te kunnen krijgen.

Ondertussen mag gezegd dat de O.276 weinig of geen schade opliep.

## Noodtoestand in de garnaalvisserij Onverantwoorde handelwijze van ambtenaars !

*Deze week werd beraad gehouden over de uiterst slechte toestanden in de garnaalvisserij. Het is zeker nog nooit gebeurd dat de prijzen zo laag daalden en dat er geen belangstelling, of zeer geringe aandacht is voor de garnaal.*

*De aanvoer is groot, maar dit is geen reden om de prijzen*

*belachelijk laag te laten dalen en de verbruikers er weinig of geen voordeel bij heeft. Waar de garnaal te Oostende voor plaatselijk verbruik opgekocht wordt en de rest door de grote diepvriesinstellingen en conservenfabrieken, die ze lieten pellen, is deze laatste bodem thans uit de markt geslagen : de conservenfabrieken krijgen invoervergunningen zoveel ze maar lusten om gepelde garnaal uit Nederland in te voeren en ze doen het liever dan Belgische vissers te steunen !*

*Deze onverantwoorde toegeving van ambtenaars die meer met het lot van de Nederlandse visserij schijnen begaan, dan met hun eigen nationaal bedrijf, kan absoluut niet meer gerechtvaardigd worden.*

*Zelfs het argument dat vroeger aangehaald werd om de uitvoer van garnaal naar Frankrijk te beperken, gezien de invoer ook beperkt was, is van geen tel meer en nochtans hebben diezelfde ambtenaars nog geen middel gevonden om — al was het maar ten titel van compensatie — de uitvoermogelijkheden uit te breiden.*

*Het invoercomité van garnaal wordt door de ambtenaars over het hoofd gezien. Men houdt besprekingen met de Nederlanders om de Benelux nog uit te breiden en men vergeet dat reeds nu, zonder volledige Benelux, honderden vissers voor een hongerloos op zee worden gejaagd.*

*Het loopt waarlijk de spuitgaten uit wat men te Brussel allemaal bekoststoofd heeft om enkele grootnijverheden te bevoordelen.*

*Als het Ministerie van Economische Zaken al deze dingen in gang steekt die niet anders kunnen dan de kustvisserij naar de kelder te richten, in afwachting van de vrije invoer uit Nederland, dan doet het Ministerie van Landbouw (en (?) Visserij) daaraan mee door goedschiks, kwaadschiks dit allemaal toe te laten, en zondigen de andere Ministeries die aan dit komplot hebben geholpen uit onverschilligheid of uit onwetendheid mee.*

*Aan deze toestand moet een einde komen. Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft besloten de verantwoordelijke ambtenaars voor hun nationale plicht te plaatsen en te laten kiezen.*

*'t Wordt tijd dat het gedaan is met de schandalige handelwijze van ambtenaars.*

*Door de kustvisserij wordt krachtadig aangedrongen opdat het Invoercomité voor garnaal bij hoogdringendheid zou worden bijeengeroepen. EN ALS HET NODIG IS, WORDT ER NOG MEER GEDAAN !*

## VERBINDINGEN MET RADIO OOSTENDE EN DE VISSERS- VAARTUIGEN

Door het Verbond der Belgische Zeevisserij werd bij Radio Oostende de opmerking gemaakt dat de verbindings met de vissersvaartuigen zeer moeilijk te verwezenlijken zijn. Inderdaad, vaartuigen welke op 70 mijl van Oostende verwijderd zijn, kunnen nog met moeite Oostende-Radio opvangen.

Dit ligt waarschijnlijk niet enkel aan de sterkte, maar vooral aan de vele storingen die op de zendgolf voorkomen, zodat het wenselijk is dat de sterkte van de radiotelefonische uitzendingen opgedreven worde.

De reders en vissers welke ontrent hun verbindings met Radio Oostende klachten of opmerkingen hebben, gelieven deze — met dag en uur en zoveel mogelijk opgaven, zoals b.v. : plaats van ontvangst — onmiddellijk over te maken aan het V.B.Z., vismijn Oostende, opdat wij met gestaafde opmerkingen voor de dag kunnen komen en aan de hand van feiten dat er verbetering moet gebracht worden aan de uitzendingen.

## HET VISSEN IN SPAN EN DE PREMIE- VERZEKERING

Zekere geruchten worden verspreid als zouden de vaartuigen welke in span vissen niet meer als verzekerd aanzien worden tenzij een verhoging van premie van 0,50 th zou betaald worden.

De verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood meldt, ons dat zulks onjuist is en dat al de vissersvaartuigen bij haar verzekerd ten getalle van 260, geen verhoging van premie moeten betalen en ze alle door de huidige polis voor spanvisserij nog steeds gedekt zijn zonder verhoging van premie.

Bij totaal verlies worden de vaartuigen door die maatschappij het verzekerd kapitaal uitbetaald en bij schade, gevolg van een botsing bij het in span vissen, worden deze aan zien als «Eigen Schade» en als dusdanig vergoed.

De leden werden echter tot voorzichtigheid aangemaand en ook wordt de raad gegeven dat houten vaartuigen niet in span zouden vissen met ijzeren vaartuigen.

Het is ten andere niet mogelijk een premie te verhogen tijdens een polisjaar als een polis reeds afgesloten is voor een gans jaar.

Een verhoging van premie is slechts mogelijk voor diegenen waarvan de polis ten einde is.

De verzekering Hulp in Nood, denkt er niet aan de premie te verhogen.

Waarvan akte.

## Proeven met moderne reddings- middelen

Bij het verschijnen van dit blad zullen de proeven te Zeebrugge reeds afgelopen zijn met het «Elliot Life Raft».

Deze voor Oostende, gaan door op vrijdag 18 november, te 10 u. aan het sprotkot in de nieuwe vismijn en na de demonstratie, een filmvoorstelling met uitleg die doorgaat in de vergaderzaal van de vismijn, in het Bestuursgebouw boven de kantine.

## GARNAAL VERZORGEN !

Ter gelegenheid van een onderzoek met de voornaamste garnalkopers werd dringend gevraagd aan de garnalvissers nu vooral hun garnaal te verzorgen. Eerst en vooral moet er ruim gezeit worden. Er zijn veel garnalvissers die dit doen, er zijn anderen die niet nauw kijken.

Er is veel garnaal te vangen, dit is geen reden om de garnaal minder te ziften dan vroeger. Integendeel ! Als er minder klein goed binnengebracht wordt, zullen de prijzen ook verbeteren.

Anderzijds wordt gevraagd, in plaats van gewoon zout klipzout te gebruiken bij het koken van de garnaal. Klipzout zout beter, de garnaal is meer blinkend en heeft een aangename smaak.

We durven hopen dat met deze punten rekening zal gehouden worden.

## Arbeidsongevallen

OOSTENDE

BRUNEEL Charles, stuurman op de treiler O.132 werd gedurende het splitsen van staaldraad gekwetst aan de rechterduim.

DESAEVER Fernand, Oostende matroos op de O.346 kreeg gedurende het lossen een haringschub in het rechteroog.

VINCKE Georges, Oostende, is ten gevolge van het slingeren van het schip de O.215, waarop hij als stuurman was aangemonsterd, met de rug tegen de verschansing terechtgekomen.

NAYAERT Eugene, 1e machinist op de treiler O.299 liep verwondingen op aan de linkerhand gedurende de werkzaamheden aan de machines

ZEEBRUGGE

DEVINCK Oscar, Heist, matroos op de Z.449 liep een steekwonde op aan de ringvinger van de rechterhand.

VLIETINCK Eugene, schipper-eigenaar van de Z.499 is bij het inhalen van de korré uitgegleden en met de rug tegen de «skylight» gevallen. Vlietinc liep hierbij kneuzingen op aan de rugwervels.

## Schadegevallen te Zeebrugge

### Statistiek oktober '55

In oktober 1955 zijn 158 zeeschepen, metende 177.528 ton, de haven binnengelopen, tegen 97 zeeschepen, metende 138.716 ton in oktober 1954.

De ladingen in oktober 1955 bedragen 32.877 ton bij de aanvoer en 32.871 ton bij de uitvoer, tegen respectievelijk 30.827 ton en 18.712 ton in oktober 1954.

Gedurende de eerste 10 maanden van 1955 boekt men 1.205 zeeschepen, metende in totaal 1.692.679 ton met 383.311 ton goederen bij de aanvoer en 276.618 ton goederen bij de uitvoer, tegen 1.045 zeeschepen, metende 1.486.246 ton met 257.656 ton goederen bij de aanvoer en 224.604 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste 10 maanden van 1954.

De algemene goederen beweging gedurende de eerste 10 maanden van 1955 bedraagt 1.215.180 ton tegen 970.994 ton gedurende de eerste 10 maanden van 1954.

### Haventrafiek

Deze week kwamen volgende zeeschepen onze haven binnengevaren om er hun goederen te lossen of om een nieuwe lading op te nemen.

«Rose-Monde» (Frans) van Boulogne naar Boulogne.

«Challenger» (Panamees) van Hampton Roads naar Hapton Roads

«Mary» (Liberiaans) van Norfolk naar Antwerpen.

«Topaze» (Belgisch) van Londen naar Oostende.

«Maria» (Nederlands) van Hezelt naar Rossum.

«Senegal» (Italiaans) van Antwerpen naar Tanger.

«Appolo» (Noors) van Malmo naar Odessa.

«Harle» (Frans van Boulogne naar Boulogne.

«Saphir» (Belgisch) van Londen naar Londen.

«Paraporti» (Costarikaans) van Terneuzen naar Huelva.

«M.929» (Belgisch) kwam van Temse binnengevaren.

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

«Fona» (Duits) van Antwerpen naar Velje.

«Cupholder» (Engels) van Newport naar Antwerpen.

«Acruity» (Engels) van Kyngslyne naar Katebay.

«Betty» (Nederlands) van Goole binnengevaren.

«Cromarty Firth» van Barry naar Imengham.

Negen ferry-boaten verzekerden deze week de regelmatige dienst Harwich-Zeebrugge en terug.

## «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)

## «DE VEM» VRIJGESPROKEN IN MAASWIJDTE- KWESTIE

De economische kamer van het Gerechtshof te Amsterdam, heeft woensdagmorgen om 10 uur uitspraak gedaan inzake de strafvordering wegens de overtreding van de wet op de maaswijdte door 4 trawlers van de N.V. Visserij Onderneming «De VEM».

Hierbij is het vonnis van de Economische politierechter te Haarlem vervallen verklaard, zodat de «VEM» van rechtsvervolgning is ontslagen.

De vier schippers, die niet in hoger beroep konden gaan, hebben hun boete tot nu toe moeten behouden. De schippers zijn dus in laagste instantie veroordeeld, terwijl de Visserij Onderneming «De VEM», waarvoor deze schepen voeren, is vrijgesproken.

## HARINGVANGSTEN TELEURSTELLEND Grote achterstand

Vergeleken met de aanvoer van vorig jaar is de haringaanvoer van dit jaar in de Nederlandse visserijhavens tot op heden 150.000 kantjes ten achter gebleven. De Nederlandse haringexporteurs hebben evenwel nog grote orders lopen, zodat zij vreezen hun contractname niet te kunnen nakomen. Rusland bvb., kocht in totaal 150.000 kantjes, waarvan er tot nu toe slechts 80.000 zijn geleverd.

De loggers van Ymuiden, Katwijk, Scheveningen en Vlaardingen zullen in de resterende weken tot half december deze achterstand moeten inhalen, maar of men hierin zal slagen, wordt ten zeerste betwijfeld. De vangsten zijn in de nacht van dinsdag op woensdag weliswaar in de nabijheid van Smith's Knoll iets beter geworden, maar of dit aanhoudt is de vraag.

Volgende week dinsdag en woensdag is het bovendien volle maan.

## MAZOUT VOOR DE SPROTVISSERS

We hebben vorige week reeds melding gemaakt van de regelingen die zouden kunnen getroffen worden om de sprotvissers bij hun binnenkomen in staat te stellen mazout te laden, ook na de uren van sluiten van het douanekantoor, zodat ze de volgende morgen reeds vroeg kun-  
uitvaren.

Thans hebben de mazoutleveranciers : B.P. en ESSO zich akkoord verklaard gedurende twee dagen per week dat er sprot gevaren wordt, namelijk de dinsdag en de vrijdag telkens tussen 19 u. en 20 u. 's avonds, onder deze voorwaarden mazout te leveren.

Dit uur werd gesteld om iedereen in de gelegenheid te stellen zich te bevoorraden en om geen nutteloze kosten te maken. Om dezelfde redenen werden de dinsdag- en vrijdagavond gekozen. Het is wel te verstaan dat, wanneer niet gevaren wordt op die dagen, er geen mazoutverkoop na 17 u. plaatsgrijpt, vermits iedereen binnen is, zijn dat nutteloze kosten.

De sprotvissers zouden er bijgevolg goed aan doen van deze schikkingen gebruik te maken. Ze zijn in hun voordeel getroffen.

## EEN NIEUW DROOGDOK TE ANTWERPEN

De gemeenteraad van Antwerpen heeft zijn goedkeuring gehecht aan een lening ten bedrage van 125 miljoen fr voor het graven van een nieuw droogdok. Deze lening die gefinancierd wordt door 't Gemeentekrediet, wordt aangegaan voor dertig jaar met een intrest van 4,7 % per jaar.

De scheepsherstellingsfirma Belliard Crighton die de idee van een nieuw droogdok heeft opgevat, zou de werken volgens overeengekomen plan doen uitvoeren. Eens de werken ten einde, zal ze de lening met jaarlijkse afbetalingen delgen.

Bewust droogdok zal worden gegraven aan het einde van het vierde havendok, zodat het zeer gemakkelijk toegankelijk zal zijn, hetgeen van de huidige droogdokken nu precies niet kan worden gezegd. Het droogdok is ontworpen volgens de afmetingen der grote moderne schepen en zal een breedte van 30 m. hebben, waardoor het 't breedste van de Antwerpse haven zal worden.

De haven van Antwerpen heeft thans de beschikking over veertien droogdokken, welk aantal zou volstaan indien ze allemaal goed bruikbaar waren ; dit kan evenwel alleen worden gezegd van de vier dokken van de Mercantile, alsmede van de drie grote stedelijke dokken (op de tien die de stad bezit).

Waar blijft men te Oostende voor 2e slip ?

## VISHANDELAARS !

NEEMT EEN

ABONNEMENT

OP ONS BLAD !

# Voor of tegen de Visserij ?

## Vraagstukken in verband met overbevissing.

Het Engels blad : «Fishing News» heeft in de laatste maanden herhaaldelijk aanvallen gepubliceerd op Franse en Belgische vissers die de maatregelen der overbevissing niet naleven.

Er is veel voor en er is ook veel tegen. Wij hebben ons standpunt in deze aangelegenheden herhaalde malen te kennen gegeven. We hebben het eveneens gehad over de Franse houding.

Deze maal willen we nog eens terugkomen op deze kwestie en een Franse konfrater aan het woord laten over deze kwestie. De houding van Franse vissers is dezelfde ongeveer als die van onze mensen. Het Franse blad «Le Marin» wijdt aan die artikelen van «Fishing News» 2 antwoorden in haar nummers van 28 oktober en van 4 november.

### «FISHING NEWS»

#### AAN HET WOORD

In een onlangs verschenen nummer, schrijft het Franse blad Le Marin dat de vissers van het vasteland de huidige regeling op de netmazen niet kunnen aanvaarden.

Het voornaamste argument is dat de Franse vaartuigen niet gespecialiseerd zijn in een bepaalde visserij, dat dergelijke organisatie in Frankrijk niet mogelijk is en dat vooral de verbruiker kleine vis wil hebben. Het Franse blad beweert verder dat de Franse vissers bewezen hebben een netmaas van hoogstens 70 mm. van doen hebben om hun bedrijf uit te oefenen en dat dergelijke netmaaswijde geen overbevissing toelaat.

Hoe komt het dan — zegt Fishing News — dat aan boord van Franse vaartuigen zoveel kleine vis opgestapeld ligt ? Deze kleine vis is nochtans te klein om door netmazen van 70 mm. te worden tegengehouden.

Zelfs wordt in Brixham gemeld dat Franse en Belgische vissers zich niet schamen om hun te kleine vis en netmazen te tonen. De vissers van die laden verklaren dat ze verplicht zijn met volle lading binnen te lopen om hun brood te verdienen.

Bovendien zouden de Franse vissers niet op de hoogte zijn van de bestaande reglementering en ze zelfs niet eerbiedigen, niettegenstaande de ondertekening van de Konventie door Frankrijk.

Franse en Belgische vissers verklaarden zelfs dat «niets hen zal kunnen beletten hun roofvisserij door te voeren» en zelfs zou, volgens «Fishing News», «Le Marin» geschreven hebben dat zolang andere landen voortgaan de zee leeg te vissen voor vismeel, er geen reden is om de jonge vis te beschermen.

### EEN ANDERE ENGELSE

#### AANVAL

Een tweede artikel in hetzelfde blad (Fishing News) gaat als volgt. Franse reders en vissers, aldus «Le Marin», beweren dat de regle-

mentering ingevolge de overbevissingskonferentie, hen niet aangaat en dat ze deze zelfs volkomen kunnen negeren. Ze beweren dat ze zowel grote als kleine vis, zoals ze deze vangen, moeten binnenhalen om hun brood te verdienen.

Ze beklagen er zich over niet door hun regering geraadpleegd te zijn geweest op het ogenblik dat de konventie moest getekend worden en dat het om die reden is dat ze zich verzetten tegen de opgelegde reglementering.

Dit verwondert de Engelsen grotendeels omdat de voorafgaande besprekingen maanden hebben geduurd en de Engelse regering — vanzelfsprekend — ook de beroepsorganisaties heeft geraadpleegd.

Het meest ernstige is dat de houding van de Franse en Belgische vissers aanleiding heeft gegeven tot misnoegdheid onder de Engelse vissers, die lyaal de reglementen naleven. Het is noodzakelijk dat de reglementering door alle partijen moet nageleefd worden en we hopen dat de Franse regering het handteken zal honoreren dat ze onder de Konventie geplaatst heeft.

Tot hier het Engels blad.

### HET FRANSE ANTWOORD

#### Waarde Konfraters,

Het valt moeilijk het tegenovergestelde te beweren : de Franse vissers zijn niet even begeesterd als U over de bepalingen van de Konventie van Londen. U kunt deze Konventie uitstekend vinden, wij kunnen ze niet naar waarde schatten. U schijnt ons te verwijten een aktie te voeren tegen de Konventie van 1946 en U heeft hierin niet helemaal ongelijk.

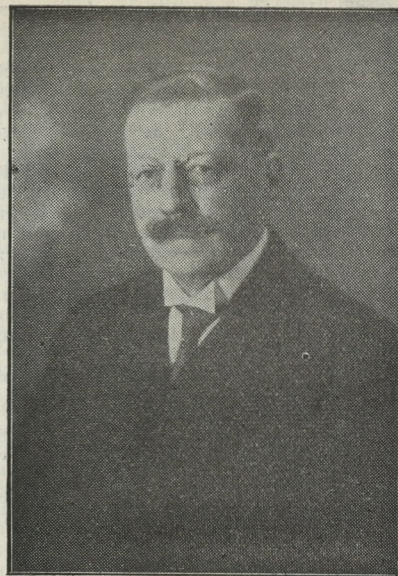
U kunt deze Konventie uitmuntend vinden omdat het uw biologen, uw juristen, uw regering en misschien wel uw grote reders zijn die ze opgesteld hebben. Maar, wanneer u deze zo goed vindt, kunt U ons de reden aangeven waarom Uw regering deze wenst te hervormen ?

Is het misschien niet omdat te Londen, zowel als in de andere Engelse havens, men tot de zeer ernstige vaststelling gekomen is dat ze niet alleen onvoldoende is, maar vooral onmogelijk kan toegepast worden ?

In Frankrijk erkent men wel de noodzaak maatregelen te treffen die moeten beletten dat de zeebodem leeggevist wordt, en het beste bewijs hiervan is dat ook wij de Konventie hebben ondertekend en hierbij hebben wij betrouwen gesteld in uw biologen : zijn zij het niet die de minimummaten en de maaswijdten hebben vastgesteld ? Maar, terwijl wij ons handteken hebben geplaatst, hebben wij nochtans voorbehoud gemaakt. Dit laatste heeft U waarschijnlijk vergeten, hoewel die opmerkingen van waarde zijn.

De opmerkingen, en het is nuttig ze na tien jaar nog eens te herhalen, waren dat de beslissingen van de Konventie slechts geleidelijk zouden doorgevoerd worden om te kunnen nagaan in hoeverre ze doelmatig of onmogelijk zouden zijn.

(Vervolg op blz. 10)



De Heer

Julien Poll

is niet

meer !

Vrijdag 11. is in de ouderdom van 83 jaar, de heer Julien Poll, voorzitter van de Onderzoeksraad en ere-raadsheer van het Beroepshof te Gent, overleden.

Alhoewel hij maandag in de strikste intimiteit begraven werd, verspreidde zich dit droevig nieuws aldaar te Oostende, omdat niet een rechter, maar een mens, een vriend van de vissers was heengegaan.

De heer Julien Poll, ere-raadsheer van het Beroepshof en voorzitter van de Onderzoeksraad, is niet meer.

Op 18 juni 1872 te Ruislede geboren, behaalde hij, na schitterende studies aan de Gentse universiteit, het diploma van Doctor in de Rechten, met grote onderscheiding.

Na van 1895 tot 1898 een proeftijd bij Mter Dervaux te Gent te hebben doorgebracht, was hij achtereenvolgens advocaat bij het Beroepshof te Gent. Op 8 oktober 1900 werd hij benoemd tot Rechter bij de Rechtbank van Eerste Aanleg te Oudenaarde.

Op 27 februari 1908 bracht hij het tot onderzoeksrechter van hetzelfde arrondissement en op 21 oktober 1919 keerde hij naar Gent terug als raadsheer bij het Beroepshof aldaar.

Hij vervulde deze functie lange jaren tot hij rust nam en de eretitel van dit ambt ging dragen.

### EEN VRIEND VAN DE VISSERS

Sedert 1930, datum van de stichting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, ging de visserij een belangrijke plaats innemen in de activiteit van deze geëerde en gezagvolle rechtsgeleerde. Hij werd onmiddellijk geroepen om het onder-voorzit schap van deze Raad op zich te nemen. Naarmate de jaren verstreken, zou meer en meer blijken dat geen beter keus kon gedaan worden. De aanstelling van dhr Julien Poll als voorzitter, was een weldaad gebleken voor de vissers. Hij stond tegenover hen niet zozeer als de gestrenge rechter maar veeleer als mens tegenover een mens. Hij leidde de debatten steeds met omzichtigheid, met tact, met begrip en zo leerden de vissers «Menèère Poll» kennen als een vriend. Hij was een vriend van de vissers en deze namen zijn waarschuwingen en zijn soms strenge berispingen aan als een verdiende en wijze straf omdat ze begrepen dat de voorzitter goed en rechtvaardig was.

Overtuigd van de belangrijke rol welke de Onderzoeksraad moest spelen in het bepalen van de verantwoordelijkheid van de vissers en in hun verdere opleiding kwam hij persoonlijk in 1936, in onze vissershavens toespraken houden waar hij het belang van de Onderzoeksraad omljnde.

Dhr Julien Poll heeft niet alleen het hart van de vele vissers die langs de onderzoeksraad voorbijkwamen getroffen, hij werd met de jaren een figuur in de visserijwereld. Zijn belangstelling ging naar alles wat in de visserij gebeurde en op alle belangrijke, traditionele plechtigheden was hij zelf aanwezig. In goede en kwade dagen stond hij aan de zijde van de fieren en jubelenden of aan de zijde van de treurende familieleden van een op zee vergane visser.

Verliest de Onderzoeksraad voor de Zeevaart in dhr Julien Poll een voorzitter, die eenvoudig niet te vervangen is, dan verliest gans de visserij in hem een van die mensen die dag aan dag bekommerd waren met het lot van het bedrijf. Een grote vriend, een edele vriend van de vissers en de visserij is heengegaan. We buigen diep voor zijn nagedachtenis.

Aan zijn achtbare familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

# Oostende

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

xxx

De visaanvoer deze week was ongeveer 1.000 bennen groter dan de voorgaande week. Vermeerdering voor IJslandse soorten en vis van de Noordzeegrond. De Witte Bankers voerden min aan zowel vis als tong. De vangsten voor vis waren nochtans groter, het getal schepen echter kleiner Het Kanaal bracht minder vis aan, doch meer tong. Eveneens minder van de West, terwijl we iets meer krijgen van de Oost. De prijzen waren de ganse week hoger voor bijna alle soorten en stegen bijna allemaal van maandag-naar woensdagmarkt. Vooral tong maakte betere prijzen en dan vooral op de sluitingsmarkt. Aan haring hadden we een 400.000 kg minder op de markt, gezien de veel kleinere vangsten. Ook de kwaliteit was minder goed. De prijzen bleven evenwel nog op een goed peil. In totaal kregen we deze week 233 vaartuigen met 12.025 bennen vis, 42.000 kg tong, en 991.250 kg haring. Vis en tongen volgens gegevens van het bord. Van die 233 vaartuigen waren er 182 van de Sandettie. De verdeling was als volgt:

Vijf IJslanders met 6.750 bennen vis. Een stijging dus van ongeveer 1500 bennen. De prijzen waren de ganse week goed en hoger dan de vorige week.

Zeven Noordzeeschepen met 2150 bennen vis. Hier dus ook 1.000 bennen meer. De kwaliteit was uitstekend, terwijl de prijzen hoger lagen dan de voorgaande week.

Evenveel schepen van het Kanaal (4), met 410 bennen vis en 9.600 kg tong. Dus veel meer tongen van deze visgrond. Deze vaartuigen maken dan ook lonende besommingen. Zes Witte Bankers minder zodat we 13 schepen kregen met 1.055 bennen vis en 22.100 kg tong. De tongenvangsten waren kleiner, de bijvangst beter dan vorige week.

De Oost brengt uit 6 schepen 530 bennen vis en 6.100 kg tong op de markt, terwijl de West uit 15 vaartuigen 1.030 bennen vis en 3.600 kg tong aanbrengt. Een vaartuig van de Smalls met 100 bennen vis en 71.150 kg haring. Van de Sandettie 182 vaartuigen met 920.100 kg haring.

## Zaterdag 12 nov. 1955 :

SMALLS	9	100	71.150	298.262
O.92				
SANDETTIE				
O.109-140			3.650	11.841
O.187-156			1.800	5.690
O.193-214			5.900	18.272
O.279-256			19.800	57.004
O.155-165			3.050	9.286
O.25-281			7.400	25.312
O.335-326			33.050	93.657
O.204-287			13.700	42.830
O.127-153			16.250	47.850
O.220-154			14.050	44.179
O.128-131			9.150	28.782

	12-11-1955	14-11-1955	15-11-1955	16-11-1955
Tongen, grote — Sole, grosse	43,40-44,40	41,—46,40	41,—46,40	41,60-49,20
3/4 tongen — Sole 3/4	43,60-47,40	46,—48,80	46,—48,80	41,40-51,80
Bloktongen — Sole moyenne	41,—47,40	44,—49,20	44,—49,20	40,80-52,50
Voor-kleine — Petite	39,40-46,60	45,40-74,40	45,40-74,40	43,60-50,80
Kleine tongen — Toute petite	21,60-27,—	25,40-28,—	25,40-28,—	29,60-35,20
Tarbot, grote — Turbot, gros	32,40-33,60	27,—40,—	29,80-32,—	32,—37,40
Middel — Moyenne	20,—27,40	21,—29,50	21,—29,50	26,50-33,80
Kleine — Petite	9,—19,—	9,90-17,—	9,90-17,—	13,70
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie	13,—			11,20
Grote iek — Grosse	15,—	13,—14,90	13,—14,90	11,80-14,—
Kleine iek — Petite	12,40-13,80	12,40-13,80	12,40-13,80	11,—12,40
Iek 3e slag — 3e sorte	10,—13,40	9,80-11,80	9,80-11,80	9,80-10,—
Platjes — Toute petite	2,—3,20	2,60-4,60	2,60-4,60	3,—6,80
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	13,—	19,40	19,40	21,50
Middel — Moyen	8,80	8,—16,—	8,—16,—	11,40-16,—
Kleine — Petit	7,40	2,60-5,—	2,60-5,—	3,—6,—
Heek, grote — Merlu, gros	29,60			
Middel — Moyen	16,—			
Kleine — Petit				
Rog — Raie	5,80-15,—	7,80-15,20	7,80-15,20	3,40-15,20
Rode poon — Perlon	4,40-13,—	3,40-19,—	3,40-19,—	5,20-7,—
Grauwe poon — Grondin	2,50-3,—	2,50-3,—	2,50-3,—	2,50-3,—
Kabeljauw — Cabillaud	10,30-12,20	12,—19,50	12,—17,40	15,60-18,—
Gullen — Petit cabillaud	11,20	4,40-15,—	4,—12,—	4,80-14,20
Hozemondhamme — Baudroie		19,80-22,—	22,—	22,50-25,—
Wijting — Merlan	3,20-4,—	2,40-6,—	2,80-4,80	2,60-5,60
Schar — Limande		6,—		3,20-5,80
Steenhol — Sole limande		17,40	19,40	17,—21,—
Zeehaai — Aiguillat	2,60-3,50	5,—8,70	6,60-7,30	6,60-7,10
Hondshaai — Roussette		4,—6,—	6,—6,60	15,—27,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive		26,50	17,—24,50	
Makreel — Maquereau				
Horsmakreel — Sareul				
Engelse poon — Grondin rouge		7,50-8,50	6,50-14,50	6,—10,50
Keilrog — Raie radiée			15,—17,60	10,—18,—
Zeekeeft — Langoustine				
Schaat — Flotte				14,—
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.				
Lom — Erosme				
Kongeraal — Congre		7,—7,50		10,40
Leng — Lingue	7,—			6,40
Schartong — Cardine	6,80	7,50		
Volle haring — Hareng			2,60-3,80	
Ijle haring — Hareng guai				
Haringshaai — Latour				
Steenhol — Tacaud		2,—2,20	2,—	25,—44,—
Heilbot — Flétan				13,20
Koolvis — Colin	7,20		7,40-8,—	
Steur — Esturgeon				
Zeevolf — Loup de Mer			12,—	
Pollak — Lieu jaune				22,50
Zonnevis — St Pierre		15,—		
Hondstong — Plie cynoglosse				

Z.547-346	—	14.350	42.914
O.115-135	—	4.750	15.200
O.223-244	—	4.200	14.028
Z.226-425	—	350	740
O.284-283	—	2.100	6.510
O.120-218	—	11.800	46.940
O.243-282	—	10.000	29.900
O.312-191	—	9.050	27.388
O.289-278	—	14.400	14.568
O.166-132	—	1.150	3.496
O.199-Z.542	—	1.000	2.800
O.305-295	—	1.200	4.560

Alleen haring op de markt, met alleen voor het vaartuig van de Smalls andere vis als bijvangst. Van de Sandettie wordt een 200.000 kg. haring aangevoerd voor 621.000 fr. De prijs dooreen was 3,07. Met de haring van de Smalls er bij werd 273.300 kg. aangebracht. De vangsten zijn veel kleiner dan vorige week.

## Maandag 14 nov. 1955 :

IJSLAND	18	2200	—	686.150
O.316				
O.293				697.075
KANAAL				
O.342	15	150	2000	157.270
Z.444	13	80	2000	134.370
WITTE BANK				
O.175	17	100	2000	98.350
O.254	15	125	2200	105.220
O.227	15	80	2500	115.470
O.82	11	60	1100	58.200
O.235	16	60	1600	126.823
OOST				
Z.546	14	80	1300	72.130
Z.554	13	80	1700	102.300
Z.412	9	90	900	108.430
WEST				
N.701	5	100	200	62.020
O.152	4	100	250	56.540
O.532	4	20	—	13.280
O.276	9	90	—	68.420
O.196	7	50	200	41.620

Geen overgrote visaanvoer, met onder andere geen vis van de Noordzeegrond. Tamelijke tongenvangsten. Mooie Westaanvoer. Grotere haringvangsten dan zaterdag. Tongen zijn weer duurder dan de voorgaande. Ook voor de andere soorten worden duurdere prijzen betaald.

SANDETTIE	—	3.750	9.366
O.198-82			
O.220-154		21.350	53.736
O.223-244		19.500	56.600
O.204-287		17.100	48.190
O.346-Z.547		16.250	40.620
O.115-135		13.850	36.204
O.281-25		17.700	43.778
O.283-284		22.700	65.642
O.109-140		21.000	63.770
O.335-326		33.300	91.332
O.127-153		13.750	36.462
O.155-165		11.150	24.606
O.278-289		9.100	26.636
O.256-279		8.200	26.276
O.156-187		17.050	43.426
O.128-131		15.250	37.516
O.193-214		16.700	40.264
O.66-112		11.400	30.146
O.191-312		15.750	44.954
O.120-218		8.050	20.870
O.243-282		20.000	50.704
Z.425-O.277		3.500	9.950

Vandaag 336.400 kgr. haring voor 301.048 fr. Gemiddelde prijs 2,67 fr. De kwaliteit is niet meer zo goed als de voorgaande week.

## Dinsdag 15 nov. 1955 :

IJSLAND	18	1700	—	651.560
O.298				
O.236	16	500	—	228.125
NOORDZEE				
O.239	16	250	—	144.240
O.285	12	550	—	131.170
O.228	13	180	—	72.020
O.237	13	350	—	156.680
O.262	13	200	—	89.400
WITTE BANK				
O.345	10	80	1500	78.000
Z.549	16	90	2200	126.640
Z.403	14	40	1200	81.010
Z.537	15	90	1600	121.510
O.247	16	150	2600	146.950
OOST				
Z.476	10	80	600	66.340
WEST				
O.313	10	100	—	66.320
Z.458	10	120	800	100.880

Minder aanvoer dan gisteren, alhoewel meer aanvoer van de Noordzee. Tongen zijn verder gestegen bij gisteren. Noordzee-kabeljauw is iets gedaald. Voor IJslandse soorten worden bijna algemeen betere prijzen betaald. De kwaliteit was goed voor bijna alle vangsten.

SANDETTIE	1	—	4.400	14.080
O.335-326				
O.127-153	1	—	9.600	32.436
O.154-220	1	—	19.250	62.870
O.170-Z.446	1	—	9.000	28.702
O.278-289	1	—	1.550	5.796
O.312-191	1	—	2.900	14.554
O.277-Z.425	1	—	5.250	19.094
O.115-135	1	—	12.550	42.862
O.283-284	1	—	26.800	85.478
O.120-218	1	—	17.400	55.756
O.156-137	1	—	7.750	39.486
O.198-Z.542	1	—	2.950	7.612
O.346-Z.547	1	—	5.350	14.580
O.295-305	1	—	20.100	72.448
O.132-166	2	—	5.950	15.650
O.204-287	1	—	9.950	28.754
O.214-193	1	—	4.450	13.172
O.155-165	1	—	5.350	15.590
O.256-279	1	—	14.300	42.142
O.282-243	1	—	4.750	14.146
O.25-281	1	—	4.250	12.920
O.128-131	1	—	8.600	25.328
O.109-140	1	—	20.000	58.452
O.223-244	1	—	9.950	32.924
O.66-112	1	—	5.350	15.836

Vandaag weer 237.750 kg. haring, verkocht voor 759.668 fr. Gemiddelde prijs 3,19 fr.

## Woensdag 16 nov. 1955 :

IJSLAND	18	450	—	201.460
O.286				
NOORDZEE				
O.329	12	300	—	94.610
O.118	12	320	—	195.420
KANAAL				

O.266	13	80	2800	176.130
Z.291	14	100	2800	171.650
<b>WITTE BANK</b>				
Z.514	12	60	1000	74.660
Z.511	13	60	1400	82.820
Z.32 1	11	60	1200	93.770
<b>OOST</b>				
Z.510	10	100	800	128.610
Z.274	10	100	800	105.320
<b>WEST</b>				
O.267	6	70	200	61.030
Z.201	5	20	450	37.090
O.33	4	30	—	29.425
Z.519	5	80	350	62.240
Z.447	4	70	300	46.605
N.211	5	100	450	65.520
Z.605	5	60	400	43.610
N.806	1	20	—	4.910

Minder vis dan de voorgaande dagen. Zeer verzorgde vis uit doorgaans korte reizen, vooral van de Noordzee. Ook mooie west-vis. Tongen zijn verder gestegen. Witte kabeljauw is eveneens duurder. IJslandse soorten zijn ook nog duurder geworden.

**SANDETTIE**

O.223-244	1	7.750	30.940
O.127-153	1	14.450	44.852
O.283-284	1	7.700	27.362
O.204-287	1	11.000	33.970
O.154-220	1	8.150	25.492
O.191-312	1	12.250	38.074
O.155-165	1	6.500	19.290
O.109-140	1	11.100	32.390
O.166-132	1	1.050	3.190
O.25-281	1	7.250	20.760
Z.542-O.198	1	2.000	5.710
O.187-156	1	5.900	19.008
O.115-135	1	1.350	16.680
O.170-Z.446	1	7.200	23.620
O.128-131	1	7.450	21.638
O.305-295	1	2.250	6.750
O.66-112	1	6.100	17.912
O.256-279	1	7.950	24.282
O.193-214	1	8.600	25.672
O.346-547	1	4.800	14.880
O.184-77	1	3.000	9.180

Vandaag weerom 143.800 kgr. haring voor 461.652 fr. Gemiddelde prijs 3,21 fr.

**Donderdag 17 nov. 1955 :**

**SANDETTIE**

O.120-218	3.700	11.624
O.277-Z.425 (gedeeltelijk)	14.1250	50.045

**Verwachtingen**

**ZATERDAG 19 NOVEMBER**  
Witte Bank : Z.171.

**MAANDAG 21 NOVEMBER**  
IJsland : O.89 ; O.224 ; O.395 ; O.269.  
Noordzee : O.83 ; O.268 ; O.108 ; Z.212.

Witte Bank : O.246 ; O.265 ; Z.528 ; Z.745 ; Z.419 ; Z.539.  
West : O.210.

**DINSDAG 22 NOVEMBER**  
IJsland : O.85 ; O.296 ; O.324.  
Noordzee : O.94 ; O.242.  
Witte Bank : O.174.  
West : N.761 ; Z.186.

**WOENSDAG 23 NOVEMBER :**  
Kanaal : O.232.  
Noordzee : O.215 ; O.292.  
Witte Bank : O.173 ; Z.529.  
West : O.196 ; O.152.

**VERMOEDELJK :**  
Van 120 tot 239 pk :  
15-11 : O.552 (West).  
17-11 : O.267 (West) ; O.33 (id.).

**IJmuiden**

DONDERDAG was te Ymuiden de trawler «Gelria» uit het Kanaal aan de afslag en waren er voorts 1 logger en 21 kotters met in totaal 3900 kisten, waarvan 2650 haring, 450 schol, 200 schelvis, 100 wijting, 150 tong en tarbot en 150 makreel. Er zijn goede bedragen voor de vis neergeteld op deze dag : er was wat minder verse visaanvoer en zodoende deed de schelvis nu van f. 37 tot f. 22 en ging kabeljauw weg voor f. 66 tot f. 50.  
De haring noteerde f. 20 tot f. 13, terwijl makreel niet minder

dan f. 27 tot f. 22 bij de geringe aanvoer noteerde. Schol en de fijnvisssoorten bleven duur. Grote tong deed f. 450 tot f. 420, de kleine tong f. 1.70 tot f. 1.55. Besomming: «Gelria» f. 26.300.

**VRIJDAG** losten de trawler «Tzonne» (verse vis) en 2 loggers en 18 kotters in totaal 3900 kisten vis, waarvan 1700 haring (vele vleetloggers voeren de nachtvangst onmiddellijk te Ymuiden aan, daar zij op 20 tot 30 mijl van de haven aan schot gaan) en voorts 950 makreel, 450 schol, 350 schelvis, 175 tong en tarbot. Ook nu weer tamelijk gunstige prijzen. Schevis deed f. 41 tot f. 18, terwijl de haring en makreel weggingen voor respectievelijk f. 18 tot f. 11 en f. 25 tot f. 17. Schol bleef duur met f. 58 tot f. 17 voor de middel en kleine soorten, terwijl ook tong hoog in prijs bleef. Besommingen : «Tzonne» f. 33.600.

**ZATERDAG** waren present twee trawlers met verse vis en voorts 35 loggers en kotters met in totaal 5700 kisten, waarbij 3100 haring, 650 makreel, 650 schol, 250 tong en tarbot, 450 schelvis, 300 wijting, 50 kabeljauw en gul en 50 koolvis. De vis- en haringprijzen van vrijdag handhaafden zich zaterdag en zo deed de haring bijvoorbeeld :

Tongen, grote — Sole, grosse	4,50-4,20	4,40-4,—	4,60-4,15	4,50-4,10	5,20-5,—
3/4 tongen — Sole 3/4	3,60-3,30	3,90-3,40	4,10-3,70	4,—3,60	4,20-3,90
Bloktongen — Sole moyenne	3,15-2,80	3,—2,80	3,10-2,80	3,30-2,95	4,—3,60
Voor-kleine — Petite	2,80-2,50	2,80-2,60	3,05-2,70	3,25-2,85	3,70-3,25
Kleine tongen — Toute petite	1,70-1,56	1,76-1,66	1,80-1,74	1,90-1,64	2,—1,85
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,80-2,15	3,—2,20	2,80-2,40	2,70-2,20	3,20-2,80
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	104,—88,—	.....
Kleine — Petite	.....	.....	45,—32,—	48,—35,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	47,—	.....	59,—54,—	46,—44,—	.....
Grote iek — Grosse	50,—48,—	.....	60,—50,—	48,—44,—	.....
Kleine iek — Petite	51,—44,—	58,—50,—	64,—50,—	52,—48,—	53,—
Iek 3e slag — 3e sorte	48,—42,—	55,—46,—	53,—46,—	48,—46,—	55,—
Platjes — Toute petite	44,—19,—	42,—17,—	43,—17,—	41,—20,—	56,—25,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	37,—30,—	41,—19,—	38,—27,—	38,—23,—	69,—45,—
Middel — Moyen	35,—30,—	43,—23,—	43,—19,—	25,—12,—	64,—22,—
Kleine — Petit	29,—22,—	36,—18,—	26,—17,—	22,—10,—	28,—14,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	114,—102,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	88,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	60,—55,—
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	22,—20,—	.....	22,—11,—	.....
Grauwe poon — Grondin	12,—	13,—11,50	1,6—9,—	20,—9,—	20,—15,—
Kabeljauw — Cabillaud	66,—55,—	.....	78,—50,—	90,—42,—	86,—49,—
Gullen — Petit cabillaud	37,—21,—	37,—15,—	44,—16,—	39,—16,—	109,—50,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	92,—84,—	86,—60,—	54,—20,—
Wijting — Merlan	25,—18,—	23,—20,—	32,—16,—	29,—8,—	88,—74,—
Schar — Limande	40,—23,—	31,—26,—	31,—18,—	36,—22,—	20,—12,—
Steenhol — Sole limande	.....	.....	85,—76,—	.....	37,—22,—
Zeehaai — Aiguillat	22,—21,—	.....	21,—	22,—16,—	27,—24,—
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	25,—12,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	27,—22,—	25,—17,—	26,—14,—	26,—17,—	32,—15,—
Hörmakreel — Saurel	8,—	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	34,—26,—	35,—25,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	42,—30,—	50,—27,—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	20,—13,50	18,—11,—	17,—10,—	18,—10,—	17,—11,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,30	1,80	2,50-2,15	3,—2,15	2,40-1,80
Koolvis — Colin	35,—	30,—	28,—18,—	30,—16,—	3,20-2,30
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	28,—25,—	30,—20,—
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	34,—31,—	35,—30,—	34,—	35,—32,—	39,—33,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	41,—32,—

f. 17 tot f. 10. Kabeljauw ging weg voor f. 78 tot f. 50. Besommingen : «Antje» f. 4900, «Herman» f. 28.000.

**MAANDAG** losten vijf trawlers, 27 loggers en 16 kotters een totaal aantal kisten van 9600, waarbij 3200 haring, 2600 schelvis, 1100 schol, 1000 makreel, 500 tong en tarbot, 600 wijting, 150 kabeljauw en gul en 175 koolvis. Er kwam ook nu weinig verandering in de prijzen, maar kleine schelvis werd met f. 22 tot f. 10 goedkoper, terwijl de schol f. 52 tot f. 20 deed. Kabeljauw ging weg voor f. 90 tot f. 42. Tong bleef duur met f. 450 tot f. 1.65. Makreel ging van de hand voor f. 26 tot f. 17 en haring voor f. 18 tot f. 10. Besommingen : «Deining» f. 22.800, «Flamingo» f. 17.300, «SCH.171 f. 16.700, «Van Hattem» f. 24.300, «Claesje» f. 20.300.

**DINSDAG** waren vier trawlers binnen met 5400 kisten, waarbij 2150 haring, 1150 makreel, 1700 schelvis, 250 wijting, 50 kabeljauw en gul en 125 koolvis. Er was namelijk een trawler bij uit het Kanaal met 1800 kisten : de «Vios I». Waren grote en middel schelvis prijzig, voor de kleine schelvis werd f. 24 tot f. 9 betaald. Kabeljauw noteerde f. 86 tot f. 48. De haring ging weg voor f. 17 tot f. 10 en de makreel volgde voor f. 25

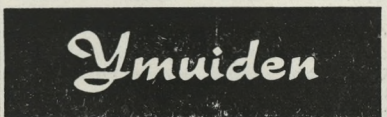
tot f. 18. Schol en tong waren er bijna niet.

Besommingen : «Batavia» f. 16.800, «Thorina» f. 20.300, «Vios I» f. 25.800, KW.135 f. 19.800.

**WOENSDAG** drie trawlers te Ymuiden, 1 met haring uit het Kanaal (de «Dirkje»), en een grote kotter. Aangevoerd werden 5500 kisten, waarvan 2850 haring, 1200 schelvis, 450 makreel, 125 kabeljauw en gul, 300 wijting, 275 koolvis. Alle vissoorten zijn goed betaald ; schelvis haalde zelfs een heel stuk op en deed f. 69 tot f. 45 voor de grote en f. 28 tot f. 14 voor de kleine. Kabeljauw was duur met f. 109 tot f. 50, terwijl ook tong en schol duur werden verkocht. Haring noteerde f. 17 tot f. 11, de makreel ging weg voor f. 32 tot f. 15. Er waren ruim 100 kisten haai, die van f. 25 tot f. 13 per kist opbrachten.

Besommingen : «Dirkje» f. 20.300 «Norma» f. 28.200, «Medan» f. 29.300.

Voor de **DONDERDAG**-markt twee trawlers met verse vis : de «Polderman» en de «Klaas Wijker» met een vangst van 900 schelvis, 360 makreel, 30 haring, 210 wijting, 225 koolvis, 40 rog en vleet, 225 kabeljauw, koolvis en gul en 480 stuks stijve kabeljauwen.



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

## NIEUWPOORT

	12-11	14-11	16-11
Grote tong — Grosse sole	50-51	40-41	42-43
Bloktong — Sole moyenne	50-51	41	48-49
Fruittong — Sole 3/4	46	52-46	50-52
Schone kleine tong — Petite sole	46	48-37	44-45
Kleine tong — Toute petite sole	30	26-30	34-36
Grote tarbot — Gros turbot	.....	33-35	35
Middelm. tarbot — Turbot moyen	27	33-30	30-33
Varia — Divers	.....	17	19
Griet — Barbue	.....	20-21	22-23
Pieterman — Grande vive	.....	26-30	25
Grote pladijs — Grosse plie	.....	12-13	15-16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	.....	13	15-16
Kleine pladijs — Petite plie	.....	9-3	10
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	10-11	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	12-14	15
Rog — Raie	10-11	12-13	14
Tilten	10-11	7-9	11
Scherpstaarten	10-11	5-8	6-11
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	2-3	4-5	6-7
Kleine wijting — Petit merlan	2-3	2-3	5-6
Bot — Flet	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	8-12	.....
Zeehaai — Aiguillat	2	5-66	.....
Zeehond — Chien de mer	3	6-7	7-8
Robaard — Grondin rouge	.....	10-12	10-11
Knorhaan — Grondin	.....	3-4	3-4

## VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
12-11	47	278.300	920.009			
14-11	61	622.600	3.604.716			
15-11	65	472.250	3.020.513			
16-11	60	260.750	2.136.532			
Tot.	233	1.633.900	9.681.770			

## GARNAALANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
8-11	10	1.406	14.183	7,50	12,—	10,08
9-11	17	2.221	14.099	4,50	10,—	6,34
10-11	9	1.046	13.194	11,—	14,—	12,61
12-11	14	2.187	29.056	8,50	20,—	13,28
14-11	8	-837	15.272	10,—	26,—	18,24

## SPROTAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
8-11	10	1.280	24.784	19,17	19,60	19,36
9-11	28	5.970	89.860	12,60	18,43	15,05
10-11	16	8.025	55.742	3,91	8,52	6,94
12-11	4	266	3.020	10,81	11,84	11,35
13-11	4	1.096	10.802	9,47	10,90	9,85

## GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
10-11	4	740	7.197	7,70	12,—	9,72
12-11	12	1.599	14.281	5,70	12,—	8,92
14-11	9	873	10.099	8,90	14,50	11,56
16-11	10	841	10.341	7,—	17,50	11,10

## VISAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
12-11	1	468	3.089
14-11	6	14.467	135.093
16-11	1	3.350	37.293

## GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
10-11	32	7.240	94.023	7,—	18,—	12,98
12-11	40	9.193	97.095	7,—	16,—	10,77
14-11	28	6.322	91.340	11,—	16,—	14,46
15-11	31	12.156	136.232	7,—	19,—	11,20
16-11	16	4.078	78.602	14,—	24,—	19,27

## VOLLE HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
10-11	24	1.850	4.484
11-11	2	3.750	7.395
12-11	3	6.665	20.375
13-11	4	4.240	10.853
14-11	2	1.450	3.335
15-11	4	1.600	5.085

## SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
10-11	28	11.985	80.720
11-11	22	5.053	42.101
12-11	12	2.968	32.955
13-11	6	3.700	38.825
14-11	18	3.843	58.090
15-11	14	435	7.569

## ZEEBRUGGE

	12-11	14-11	15-11	16-11
50	44-45	46-48	47-48	47-48
49	42	47-48	49-50	49-50
61	45-46	48-50	52-53	52-53
54	44-48	48-50	53-54	53-54
46	41-43	44-46	52-53	52-53
40-	30-32	30	30-31	30-31
35	29-23	22	20-21	20-21
16	12-15	16-18	15-16	15-16
.....	16	16	16-17	16-17
.....	22	22-23	21	21
13	11	18	12-13	12-13
14	11-12	13	14-15	14-15
15	13-14	.....	16-17	16-17
9	7-9	8	9-11	9-11
.....	15-17	16-18	16	16
.....	11-13	9-11	14	14
.....	.....	.....	18	18
9	9-10	11	15-16	15-16
7	7	8	9-10	9-10
8	8	9	10-11	10-11
6-7	6-7	6-7	7	7
4	2-4	3-5	6	6
.....	.....	.....	.....	.....
.....	8	7-8	7-9	7-9
.....	6	.....	7	7
.....	5	.....	6	6
.....	11	9-11	12	12
.....	2-3	3	2	2

OPBRENGST  
VAARTUIGEN  
TE ZEEBRUGGE

## ZATERDAG 12 NOVEMBER

Z.550 6 30 31.370

## MAANDAG 14 NOVEMBER

Z.408 11 110 62.590

Z.809 4 40 21.590

Z.796 1 6 3.260

Z.613 1 10 3.200

Z.583 4 65 39.620

Z.512 5 45 27.620

Z.418 9 90 45.570

Z.733 5 55 29.050

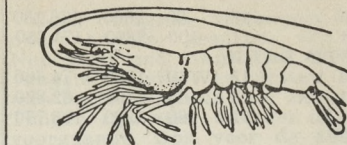
Z.463 14 145 75.890

Z.556 9 115 52.680

## DINSDAG 15 NOVEMBER

Z.251 9 95 69.690

Z.209 8 100 51.530



## FIRMA

R. Huysseune  
ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 840.06

Mag. 841.41 - 841.42

## Vis &amp; Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse

gepelde garnalen

Thuisbestelling

in de grote centra

Verzending

in gans 't land

Z.505	3	30	18.880
Z.404	4	25	14.400
Z.233	4	35	22.040
Z.323	4	60	28.940
Z.451	6	55	30.870
Z.443	6	85	46.920
Z.507	9	115	52.510
Z.415	4	20	10.940
Z.515	2	25	17.220

## WOENSDAG 16 NOVEMBER

Z.68 3 35 13.530

Z.248 3 40 23.040

Z.520 4 50 27.840

Z.456 3 35 32.000

Z.449 5 60 33.820

Z.263 3 25 11.580

Z.477 4 45 23.510

Z.454 4 80 43.190

Z.455 3 35 18.710

Z.445 5 55 33.070

Z.431 3 60 34.650

Z.523 11 135 76.220

Z.480 3 35 26.790

Z.530 4 85 45.540

Z.270 4 60 31.450

Z.406 3 38 20.430

Z.24 5 55 48.810

Z.432 5 50 30.690

Z.552 10 130 72.830

Z.30 3 30 40.880

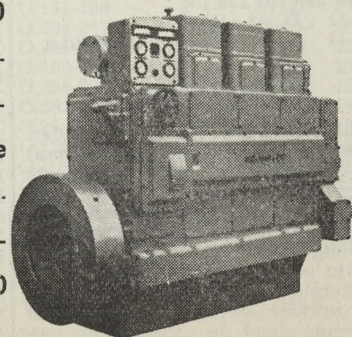
## IJSLANDSE VISSOORTEN

	14-11-1955	15-11-1955	16-11-1955
Schelvis groot	14.60-18,60	15,80-20,—	15,—22,—
Midd.	7,—10,80	5,80-12,80	.....
Klein	4,80	4,20- 4,80	6,60
Kabeljauw	10,80-15,40	12,—15,60	14,80-16,20
Gullen	5,20- 9,60	7,80-11,80	.....
Wijting	3,— 6,—	4,— 5,60	3,40- 6,40
Schaat	7,80-15,20	8,—14,—	15,—
Zeebaars	5,— 8,80	8,80- 9,80	7,40-10,40
Leng	5,60-11,40	9,20-12,20	10,—13,20
Schartong	5,50- 7,80	6,60- 6,80	28,—
Heilbot	18,—35,—	20,—38,—	22,—36,—
Koolvis	7,40- 7,80	7,40- 7,60	10,80-11,80
Hondstong	5,80-11,40	6,20-11,40	4,40-12,—
Zeeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

## MODEL F-240

## KROMHOUT

Het nieuwe type Kromhout  
viertakt motor model F-240  
ontwikkelt 50 pk per cylin-  
der bij 600 t/m van de mo-  
tor en 300 t/m van de  
schroef. Leverbaar als 3 cy-  
linder, 4 cylinder en 6 cy-  
linder, dus van 150 tot 300  
pk.



(27) MARINE MOTORS N.V.  
Verbindingsdok, ANTWERPEN

# VISHANDEL EN NIJVERHEID

## PARIJS

### WEEK VAN 3 TOT 9 NOVEMBER

Beschikbaar : 1.45.940 kg tegen 1.231.540 kg vorige week.

Zeevis : 1.239.670 kg tegen 1033830 kg

Zoetwatervis : 23.910 kg tegen 27.620 kg.

Mosselen en schelpdieren : 182.050 kg tegen 169.980 kg.

Wulk : 310 kg tegen 110 kg.

### MARKT VAN DONDERDAG

10 NOVEMBER

Aanvoer 226 Ton tegen 222 Ton de vorige dag.

Overwegende soorten : wijting, haring, koolvis.

Marktreserve : 35 à 40 Ton.

Aanvoer in de halle 226 Ton, grotsisten 179 Ton.

### AANVOER OP WOENSDAG

9 NOVEMBER

Zeevis : 213.840 kg ; zoetwatervis : 3.690 kg ; mosselen en schelpdieren : 28.180 kg ; wulk : 3.050 kg.

Totaal : 248.760 kg.

Marktreserve : 8 Ton waarvan 61 Ton zeevis.

### PRIJZEN INGEVOERDE VIS

In Fr. fr.	Min.	Max.	Gem.
Ongek. garnaal	50	300	100
Kabeljauw	80	130	110
Kreeftjes	50	900	800
Visfilets	160	260	200
Wijting	50	100	80
Haddock	100	520	450
Kreeft	1000	1300	1100
Vlaswijting	100	200	150
Koolvis	100	140	120
Schar	80	120	100
Lot	—	310	—
Lotfilets	150	320	280
Tonijn	180	220	200
Zalm	500	1200	900

## GENT

### VAN 5 TOT 11 NOV. 1955

(per kg)

Tongen 3/4 65 ; Tongen v/kleine 55 ; Tarbot midd. 50-55 ; Griet 42 ; Schelvis grote 42-45 ; Rog 20-24 ; Rog gekuist 38-44 ; Kabeljauw 50 ; Gullen 20-22 ; Wijting 16 ; IJle haring 15-16 ; Koolvis 24-28 ; garnalen 50-70.

## BRUSSEL

### VAN 5 TOT 11 NOV. 1955

(per kg)

Tongen 3/4 80 ; Tarbot midd. 60 ; Tarbot kleine 42 ; Schelvis grote 54 ; Rogvlerken 54 ; Kabeljauw 54-60 ; Hozemondhamme 70 ; IJle haring 16-18 ; garnalen 50-60.

# Uitvoer naar Frankrijk

Vermindering van de tijdelijke speciale compensatietaks voor vis.

Het Franse «Journal Officiel» van 29 oktober deelt mede dat de speciale tijdelijke compensatietaks toepasselijk op de in de lijst A opgenomen produkten verminderd wordt

Voor de post : poissons de mer frais ou conservés à état frais :

«filets de poissons congelés» : huidige taks : 11 p.h., nieuwe taks : 7 p.h.

## PROPAGANDAMATERIAAL

### IN OVERVLOED

De laatste maanden is er waarlijk niet te klagen geweest op gebied van propagandamateriaal. Er is heel wat werk geleverd door de propagandaverenigingen van alle landen.

In België alleen kent men :

1. de reeks van vier kleurrijke affiches — een lust voor het oog — aan de spotprijzen van 10 fr. per vier affiches ;
2. de actie : operatie VISREPEN biedt U één affiche en 50 prachtige receptiefolders voor de prijs van 100 fr. en U schakelt tezelfdertijd in op de grootse campagne welke langs pers, radio en televisie wordt ingezet voor het verbruik van visfilets

In Duitsland heeft men de prachtige kaart der visserijgronden : 100 fr. per stuk, met houten randen versterkt. Nu komt Nederland opnieuw aan bod met een gekleurde plaat : «trek- en zoetwatervissen van de Nederlandse wateren». Deze plaat is bedoeld als tegenhanger van de bekende plaat : «zeevissen» (die na enkele maanden totaal uitgevochten was !) en kost amper 60 frank.

Alles onmiddellijk beschikbaar bij PROVIS, Vismijn, Oostende.

Profiteer van de gelegenheid om een prachtige dokumentatie op te doen en Uw materiaal eens te vernieuwen.

## OPERATIE VISREPEN IS INGEZET

Woensdagmorgen werd in de Plaza te Brussel een grootse persreceptie gehouden waar de journalisten, de mannen van de film, de televisie, de radio op alle mogelijke manieren voorbereide visrepen opgediend kregen.

Gisteren donderdag, werden de

### OM HET ZILVER VAN DE ZEE

Het Voorlichtingsbureau van de Voedingsraad — afdeling vis, schaal- en schelpdieren — kent een rusteloos leven. Geen wonder met een hoofd als dhr Kolkman. Pas was de plaat : Zoetwatervissen van Nederland in ons bezit, of we kregen een nieuw stukje toegezonden, ditmaal een prachtbrochure om op de scholen de Nederlandse jeugd meer belangstelling in te prenten voor de visserij, de vissers en — hoe kan het anders : de VIS.

Prachtig en handig uitgegeven, versierd met fabriek tekeningen en mooie foto's, in tweekleurendruk, valt het boekje al mee van op het eerste zicht.

En dan de tekst: 'n stukje poësie, een loflied op vis, haring en visser, dat op zeer bevattelijke en aangename wijze de jeugd met al die dingen vertrouwd maakt die hen moeten leren wat de visserij betekent en wat er zoal bij het vissen te pas komt.

We geven gaarne dit boekje een open doekje en zetten de volgende schrede in eigen land die ons ook eens moet brengen tot een meer rationele vispropaganda.

## Haventrafiek te Zeebrugge

Toen de Z.197 schipper-eigenaar, Savels Louis zich ter visvangst bevond, leed het schip motordefect. Bij nader onderzoek stelde men vast, dat twee bouten van de waterpomp gebroken waren. Het schip kon onmogelijk op eigen kracht de haven van Zeebrugge bereiken en de hulp werd ingeroepen van de Z. 465 schipper-eigenaar De Grootte

Kamiel die in de nabijheid vaarde en het defecte schip behouden kon opslpen naar de thuishaven.

Toen de Z. 435 schipper Savels Eugene gemeerd lag in de schuilhaven van Zeebrugge, begon het schip water te maken. De plaatselijke pompiers werden dadelijk ter hulp geroepen en er werd veertig ton water uit het lekkende schip gepompt die defekt was.

De Z.764 bevond zich op zee toen werd vastgesteld, dat er een blad van het schroef afgebroken was. De oorzaak kon niet worden vastgesteld De Z.764 schipper Dhondt Louis kon toch nog op eigen kracht de haven van Zeebrugge bereiken.

De Z.583 schipper Cattoor Frans bevond zich op zee ter visvangst toen bij het wegzetten der korre het buiktouw in het schroef terecht kwam. Dit werd echter afgekapt en het schip kon op eigen kracht de haven van Zeebrugge bereiken.

De Z.442 schipper-eigenaar Adams Leon bevond zich Noord-Oost ten Noorden van Zeebrugge toen bij het vastkomen het zeil door de hevige zeewind heftig begon over en weer te slingeren. Daar dit niet tijdig kon worden ingehaald werd de topmast afgerukt.

De N.801 schipper Van Dierendonck Edmond lag gemeerd in de schuilhaven van Zeebrugge toen aan het schip schade werd toegebracht door onbekenden. De bakboordverchansing en de reling werden mid-scheeps inbedrukt en gehavend over een lengte van ongeveer 1 meter.

eerste oproepen gedaan langs pers, radio en televisie tot de bevolking en van nu af gaan deze oproepen regelmatig verder.

De belangstelling vanwege de vishandel was vooral zeer aanmoedigend. Talrijke vishandelaars hebben ingeschreven en zijn meegestart. Vooral Antwerpen, Charleroi, Luik en Brussel hebben getoond mee te kunnen doen met een nationaal programma ter bevordering van het visverbruik.

En nu is volhouden de boodschap. De reclamecampagne duurt minstens twee maanden voort. Iedereen doet mee : het visverbruik onder gelijk welke vorm opdrijven, is een nationale taak en in ieders belang : reders, vishandelaars en overheid.

## NIET ALLEEN EEN VRAAGSTUK VAN DE NATUUR, MAAR OOK VAN BEHANDELING !

We lezen in het Duitse vakblad: «Die Fischwirtschaft» het volgende over de kwaliteit van de haring.

De kwaliteit van de haring liet in het afgelopen seizoen veel te wensen over. Ongetwijfeld heeft de vis, door de warmere temperatuur van het zeewater geleden, zodat de vangst buitengewoon teer is en lichter bederft.

Het is echter niet de eerste maal dat zulks voorkomt, en men moet het ook niet voor vaste regel nemen.

Is de haring teer en gevoelig voor bederf, mag men in de eerste plaats geen te grote trekken aan boord halen. Men kan eveneens op de kwaliteit waken door meer ijs bij de vangst te voegen.

Dat met dergelijke maatregelen iets te bereiken is, bewijzen ons de vangsten van de afgelopen weken. Inderdaad, de vangsten van de vaartuigen, welke bekend staan om de goede verzorging, waren over het algemeen, ondanks de warme temperatuur, van goede kwaliteit. Bijgevolg is het niet alleen de natuur die invloed uitoefent op de kwaliteit van de vangsten.

De goede prijs die de vismeelfabrieken voor haring gaven, heeft ook wel invloed gehad op de mindere verzorging aan boord en is aanleiding geweest tot massale aanvoer.

Een goede verzorging van de vangst zou heel zeker ook aan de opvangregeling ten goede zijn gekomen, daar de verwerkende nijverheid ook veel haring zou gekocht hebben. Nu waren de vismeelfabrieken op sommige ogenblikken waarlijk overbelast, zodat ze niet meer konden kopen en veel haring moest blijven staan.

Anderzijds oefent de slechte kwaliteit van de verbruiksharing een geweldige nadelige invloed uit op de afzet van gerookte haring en van conserven. Ook hier moet de visser medewerken om de waarde van zijn produkt te verhogen.

Wat waar is in Duitsland, kan ook gelden in ons land. Wat geldt voor haring is even noodzakelijk voor de vis.

Goed verzorgde vis, ook bij minder gunstige weersomstandigheden, blijft kwaliteitsvis en helpt het verbruik van nationale produkten stijgen. Belgische kwaliteitsvis helpt de invoer weren !

## Voor of tegen de visserij ?

(Vervolg van blz. 5)

Zonder twijfel hebben wij ongelijk gehad vóór 1954 geen proeven te doen, die na die datum door onze biologen en onze vissers werden gedaan. De uitslag van deze proeven werd op de jongste zitting van de Permanente Kommissie te Londen medegedeeld. Deze uitslagen kunnen U wellicht onaangenaam zijn, maar ze blijven niettemin bestaan en er is hen zelfs een zekere waarde toegekend, vermits een sub-kommissie aangesteld werd die moet onderzoeken, het vraagstuk van de grootte en van de maaswijdte.

U zult ons ongetwijfeld toelaten Uw argumenten niet te aanvaarden wanneer U zegt dat een net, waarvan de mazen berekend zijn om bepaalde visgrootten door te laten, en dat in zijn kuil ondermaatse vis heeft, noodzakelijk moet afgekeurd worden. Op die wijze zou praktisch alle visserij onmogelijk worden.

U schrijft en U bevestigt dat wij zouden geschreven hebben dat de Franse vissers de conventie niet zullen volgen omdat ze nooit geraadpleegd geweest zijn in deze aangelegenheid. Het is niet uitgesloten dat Franse vissers dergelijke woorden zouden gezegd hebben; maar, ondanks het feit dat we steeds de conventie van 1946 hebben afgekeurd, omdat ze volgens ons onvoldoende en schandelijk was, hebben we altijd onze vissers aangezet ze te volgen om des te spoediger en des te doelmatiger te kunnen bewijzen dat deze conventie onvoldoende is en gevaarlijk en dat ze bijgevolg dringend moet herzien worden.

Dat onze vissers zouden kunnen gezegd hebben dat ze niet of onvoldoende zijn geraadpleegd geworden, is goed mogelijk. Maar ze zijn ondervraagd geweest — nadien — en toen hebben ze de nadruk gelegd op de naleving van de Franse voorwaarden bij de ondertekening. De fout is geweest dat met deze opmerkingen in 1953 geen rekening gehouden werd.

U schijnt ons te verwijten dat wij het als meer gevaarlijk aanzien duidende ton vis te vangen voor de vismeelfabrieken en de oliëfabrieken dan onvolwassen vis aan boord te halen. Gelooft U niet dat het beste beginsel, het meest juiste principe, welke onze vissers hebben ervaren en welke de Engelse vissers ook hebben geleerd vóór deze oorlog.

Want, het moet hier wel gezegd worden, het zijn niet de Franse vissers die de Noordzee tussen de twee wereldoorlogen in hebben leeggeplunderd. De verantwoordelijkheid bij deze plundering, die een meer ernstige vorm is dan wildstropen, waarvan U onze vissers beschuldigt, is ze niet te zoeken bij uw vissersvaartuigen die de meest rijke visgronden ter wereld hebben omgeploegd en omwoeld tot ze praktisch niets meer voortbracht?

Was het nakend faillissement van uw grote rederijen, op de vooravond van de oorlog van 1939, geen gevolg van de onzinnige politiek van industrialisering en overindustrialisering van de treilvisserij?

U hebt het recht uw kleine vissers van Brixham te beklagen; wij voelen meer met hen mee dan U wel denkt, zij zijn het slachtoffer — niet van onze vissers — maar van het egoïsme der rederijen en van uw 5 grote havens. Onze «opstand» laat hen toe ook hun stem te laten horen

hoewel die stem gesmoord is door het koor van wat U noemt Uw INDUSTRY.

U zoudt U veeleer met ons moeten verheugen dat, dank zij de inspanningen van de Franse afvaardiging op de jongste vergadering te Londen de reglementering van de visserij in de internationale wateren thans zal doorgevoerd worden met behulp van de beroepsmensen.

Enkel de techniekers kunnen de werkelijkheid brengen in de afgezonderde wereld die geschapen wordt door de bepalingen en reglementeringen van wetenschapsmensen en van ambtenaars.

Het ogenblik is gekomen, waarde konfraters, om een campagne te voeren voor de hervorming van de Konventie van 1946, welke overeenkomstig is met de wensen van uw regering. Wij zijn met deze regering wees gij aan onze zijde, versta onze vissers zoals wij de uwe begrijpen, die mannen die een der meest harde beroepen ter wereld uitoefenen.

Gans toegenegen,

Simon SAINT-MARTIN

### ONZE KOMMENTAAR

Dat is een potje zeer straffe koffie, waarop wij toekomende week zullen op terugkomen.

## ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Woensdagnamiddag kwam de onderzoeksraad voor de zeevaart te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis, Rijkskommissaris van dhr Pluymers.

De voorzitter kondigde bij aanwezig van de zitting het overlijden aan van dhr Julien Poll, voorzitter van de raad. Ten teken van rouw werd de zitting tien minuten geschorst. De rouwhulde zal in de volgende zitting worden uitgesproken.

De Raad hoorde bij het hernemen van de vergadering de rijkskommissaris in de zaak van de aanvaring van de O.217 op 19 jan. 1955 te Oostende.

Dhr Pluymers is van oordeel dat schipper Lisabeth van de O.276 ten onrechte voor de sluitingsingang manoeuvreerde en vraagt dan ook dat hij zou gestraft worden met een vermaning.

Daarna verschijnt schipper Vantorre Louis van de Z.404 voor de Raad. Hij strandde met zijn vaartuig op 22 september 1955 ten oosten van de pier van Bankenberge. Uit zijn verklaringen blijkt dat hij zich misrekende met de tij en dat hij in de dikke mist snel en roekeloos naar de thuishaven liep.

De getuigenissen van Van Wulp en Dobbelaere brengen geen nieuws in dit geval.

## De O.198 in aanvaring met Frans Vissersvaartuig

In de nacht van dinsdag op woensdag, heeft zich ter haringvisserij een nieuw zwaar ongeval voorgedaan, welke het onmiddellijk zinken voor gevolg had van het Frans vissersvaartuig «DI 1502» «Maquisard», behorende tot de thuishaven Dieppe, maar waarvan de bemanning, op één na, van Tréport is.

Vo gens een tot op heden niet uitgemaakte reden, zou de O.198, met als schipper Hennaert Emiel, de DI.1502 van achter aan bakboord aangevaren hebben, met de voorstevens, zodat het schip, op ongeveer 8 Mijl N.N.E. van Calais, in een paar minuten zonk. Dit gebeurde rond 2 uur 's morgens.

De schipper van de DI.1502, een zekere Lebail Maurice, wonende Quai de la République, Le Tréport, was aan boord samen met 3 leden van de bemanning.

Het schip werd pas 8 jaar geleden gebouwd op de werf Gauthier te Dieppe en was sedert 4 maanden voorzien van een nieuwe motor van 225 pk, «Raillet», welke met de plaatsing er van ongeveer 6 miljoen Franse frank heeft gekost (840.000 fr. Belgische fr.). Het vaartuig heeft een brutotonnemaat van 55,71 Brt en zonk op minder dan vijf minuten.

Schipper Emiel Hennaert bracht woensdagmorgen de Franse bemanning naar Oostende. Een ander Frans vissersvaartuig, de DG. 1098 probeerde tevergeefs de O.198 te beletten Oostende aan te doen. Het had zelfs het Frans visserijwachtschip daartoe opgeroepen, om de O.198 te verplichten een Franse haven aan te doen, wat niet regelmatig is, daar buiten de territoriale wateren, geen enkel schip kan verplicht worden een bepaalde haven binnen te varen.

Hennaert Emiel staat bekend als een zeer voorzichtig schipper. Wie als verantwoordelijk dient te worden aangezien zal door de Onderzoeksraad uitgemaakt moeten worden en het is te hopen dat in dergelijk geval, zoals in verschillende andere gevallen, deze Raad geen jaar zal wachten om uitspraak te doen, daar de Onderzoeksraad nu veel te weinig bijeenkomt. Inderdaad, zoals onze Onderzoeksraad thans werkt, mag er van een slakkengang gesproken worden, daar in sommige gevallen jaren nadien nog geen beslissing genomen werd, wat in alle opzichten niet geraadzaam mag genoemd worden.

Deze aanvaring is het zoveelste te betreuren geval in zeer korte tijd. Na het vergaan van de O.176, de Z.428, de verschillende strandingen tijdens het haringseizoen, en de vlucht van het Frans vissersvaartuig DG.988 in de nacht van zaterdag op zondag na de aanvaring met de N.818, is er thans het in de grond lopen van een Frans vissersvaartuig door een Belgisch schip. Het is absoluut noodzakelijk dat internationale maatregelen genomen worden inzake de haringvisserij, welke zeer veel gevaar met zich brengt, niet alleen door de aard van de visserij zelf, maar door het economisch belang welke elke reder in deze periode er aan hecht om het verlies gedurende de rest van het jaar opgelopen, goed te maken. Daarom dringen we aan opdat tijdens die visserij de bevoegde autoriteiten zouden optreden.

Er bestaat een Frans-Belgische Kommissie, inzake haringvisserij. Talrijke Duitse, Engelse en Hollandse vissersvaartuigen vissen op dezelfde visgronden. Naar het eerbiedigen van de zeevaartwetten wordt weinig gekeken. Waarom niet een internationale samenwerking belegd om een bestendige bewaking te verzekeren door verschillende visserijwachtschepen. Dit is noodzakelijk in het belang van al wie deze visserij bedrijft.

De bemanning van de O.198 bestond uit: Schipper Hennaert Emiel; Motorist Brysse François; Stuurman Rau Maurice; Matrozen Vanhooren Grégoire, Deckmijn Charles en Schreurs Jean.

De bemanning van de DI.1502 was als volgt samengesteld: Schipper Lebail Maurice, van Le Tréport; Motorist Tessier René, van Le Tréport; Matrozen Coulon Gustave, van Le Tréport, en Hennequin Jules, van Grand Fort Philippe.

### DE DI.1502 NIET VERZEKERD

We vernemen van de schipper-eigenaar van de DI.1502 dat dit vaartuig, zoals veel kleine Franse en Belgische vaartuigen, niet verzekerd was en hij juist op het punt stond zich te laten verzekeren.

De reder had voor de aankoop van zijn nieuwe motor geld ontvangen van het Crédit Maritime. Het vaartuig had een waarde van 1,5 miljoen Belgische frank.

De verzekeringspremies in Frankrijk gaan van 6 tot 7 t.h. van de waarde, wat dubbel zoveel is als in België, waar het bestaan van de Onderlinge Verzekeringen voor de vissers een grote weerslag heeft op de premies.

En nog is het aan de kleine kustvissersvaartuigen bijna niet mogelijk zich te verzekeren, omdat de verdienste te gering is.

Vóór de oorlog kregen kustvissersvaartuigen van de Staat een premie welke neerkwam op 50 t.h. van de premie, welke ze hoefden te betalen.

Nu is dit alles afgeschaft. De Franse eigenaar mag als geruineerd aangezien worden, daar, in geval de O.198 verantwoordelijk wordt gesteld, zijn verzekering slechts de afstands waarde zal hoeven te betalen, wat praktisch op 50 à 60 duizend Belgische franken neerkomt.

### ONVOORZICHTIGE SCHIPPER

Woensdag lag de Z.785 «Santa Maria» toebehorende aan de H.H. De ridder en Van Fleteren, aan de Cockerillaai te Oostende.

Bij rijzend water is het vaartuig geen bewaking hebbend, blijven steken met de reling onder een blauwe steen van de kaaimuur.

De bemanning van de O.326 en de O.335, die zulks bemerkten, dank zij een grote krachtspanning het blauw steen kunnen wegduwen en aldus het zinkend vaartuig kunnen vrijwaren.

Achteraf werd vastgesteld dat de verschansing beschadigd werd, het water in het logist en de motorkawas gelopen, terwijl niemand aan boord was.

# Nieuws uit Ymuiden en Nederland

## WAT HET VOORLICHTINGS- BUREAU VIS VERRICHTTE

De advieskommissie «Voorlichting Visserijproducten» heeft in een onlangs gehouden vergadering het verslag behandeld van de werkzaamheden der afdeling vis, schaal- en schelpdieren van het voorlichtingsbureau voor de voedingsraad te IJmuiden. In dit verslag wordt een samenvatting gegeven van de propaganda die in het jaar 1954 in Nederland werd gevoerd voor het gebruik van vis en visserijproducten. In IJmuiden kon men in het nieuwe gebouw verscheidene deelnemers aan excursies ontvangen en demonstraties geven van visbereiding. De film «Vieren maar» van Herman van der Horst beleefde de première en het eigen filmprogramma werd acht en zestig maal vertoond voor leerlingen van scholen, personeelverenigingen, jeugdverenigingen en dergelijke. In de radiobrieven voor de huisvrouw ging de vis een belangrijker plaats innemen en op Vlaggetjesdag en bij de aankomst van de eerste haring worden reportages uitgezonden. Voorts werd deelgenomen aan tentoonstellingen en beurzen, zowel in Nederland als in het buitenland.

Met de buitenlandse voorlichtingsinstanties op visserijgebied werd nauw contact onderhouden en werden gegevens uitgewisseld. Ten behoeve van de scholen werd veel dokumentatiemateriaal verstrekt, het aantal aanvragen van onderwijzend personeel hiervoor nam toe. Het aantal gratis vouwbladen dat werd uitgereikt, bedroeg 26.999.

Van de hand van dhr J. Kolkman, hoofd van de afdeling vis van het Voorlichtingsbureau voor de Voedingsraad, is een boekje over de visserij verschenen, bestemd voor de al wat oudere leerlingen van scholen, dat getiteld is «Om het zilver van de zee» en verlicht met foto's en tekeningen van scheepstypen. De visserij wordt er duidelijk wijze in beschreven. Tevens is een kleurenplaat verschenen met de trek en zoetwatervissen der Nederlandse wateren. De soorgelijke plaat met zeevissen heeft al verscheidene herdrukken beleefd.

## INSPECTIE- VAARTUIG VOOR DE WADDENZEE

De minister van landbouw, visserij en voedselvoorziening, dhr Mansholt, heeft een begrotingswijziging ingediend, teneinde gelden te verkrijgen welke benodigd zijn voor de bouw van een inspectievaartuig voor de wadden. Van de schepen, die tot dusverre het visserijtoezicht op de Wadden uitoefenen, is één vaartuig gehuurd. De huur hiervan liep van 1 februari van dit jaar af. Men is er wel ingeslaagd een ander schip te huren, maar daar de taak van de inspectie een permanent karakter draagt, acht de minister het ongewenst, dat het Rijk gebruik blijft maken van de gehuurde vaartuigen. De inspectie op de Wadden en het

toezicht op de mosselkwekerij zijn toch al onvoldoende door een tekort aan controle schepen. Derhalve is de minister van mening, dat op kort termijn moet worden overgegaan tot de bouw van een speciaal hiervoor ingericht vaartuig.

## TWEE VISSERS GERED

Na zeven en twintig uur in de mast van hun op een wrak gelopen scheepje te hebben doorgebracht, zijn twee vissers uit Termunterzijl Woensdagnamiddag aan land gezet. L. Landman en A. Vondeling waren in de nacht van maandag op dinsdag met de kotter «Zeearend» vertrokken naar de Eems, maar besloten dinsdagmorgen omstreeks elf uur de thuishaven weer op te zoeken vanwege de dichte mist. Bij het eiland Rottum liep de «Zeearend» vast op een wrak. De mannen konden zich redden door in de mast te klimmen en hebben in deze benarde positie ruim 27 uur doorgebracht. Woensdagnamiddag trok hun groep de aandacht van de schipper van de TM 21, eveneens uit Termunterzijl, die de van de koude verstijfde vissers verlost en aan land bracht. De «Zeearend» zal waarschijnlijk niet meer te redden zijn.

## «BATAVIA» HAALDE «THORINA» VAN ZEE

Het was een tegenvaller voor de bemanning van de trawler «Batavia» IJM.99 van de N.V. visserijonderneming de VEM, dat het schip, toen het Zondagmorgen al tussen de pieren voer, moest terugkeren om een rederijgenoot, de «Thorina» 33, op sleeptouw te nemen. «De «Thorina» lag acht en vijftig mijl noord ten westen van IJmuiden te drijven met motorpech. De rederij de VEM had via Scheveningen Radio reeds contact gezocht met schipper A. Vooijs van de «Batavia», maar de oproep werd niet gehoord en zo was deze trawler al helemaal naar IJmuiden gestoomd, waar ze toen onmiddellijk is gedraaid. Beide trawlers kwamen zondagavond om zeven uur de IJmuidense haven binnen, de «Batavia» met 900 kisten vis aan boord, de «Thorina» met 1050.

## «DE HOOP» BINNENKORT NAAR HET KANAAL

Vrijdagavond is het hospitaalkerschip «De Hoop» de haven van IJmuiden binnengelopen. Het schip moet ter inspectie naar de werf te Zaandam, wegens het verstrijken van de garantietermijn. Wanneer de «De Hoop» grondig zal zijn nagezien, vertrekt het schip naar de haringgronden in het Kanaal.

# Brief uit Yerseke

Nr 567

YERSEKE 12-11-55

## WEER EEN VERRASSING

Schreven we verleden week te zijn verblijd met een prijsverhoging voor de mossels van 20 fr per 100 kg, deze week gewerd ons de mededeling, dat de prijsverhoging niet doorging. We beleven dit seizoen wel heel eigenaardige en wonderlijke dingen in 't mosselbedrijf. Of de factoren die een prijsverhoging noodzakelijk heette te maken vervallen zijn of wat anders de reden was van deze nieuwe verandering, weten we niet.

## ZESDUIZENDSTE SCHIP TE IJMUIDEN

Vrijdag 11 november is te IJmuiden het zesduizendste zeeschip van dit jaar binnengelopen. Het was de «Hampshire Coast» uit Engeland. Het zesduizendste zeeschip van verleden jaar kwam ruim vier weken later binnen, namelijk op 14 december.

## «CURACAO» RAMDE LICHTOPSTAND

De nieuwe motortrawler «Curacao» van de rederij «Medan-Batavia» te IJmuiden, die werd gebouwd bij de scheepswerf «Vooruitgang» en «Industrie» van D. en Joh. Boot N.V. te Alphen aan de Rijn, heeft zaterdag tijdens de proefvaart van Vlaardingen naar IJmuiden op de Nieuwe Waterweg bij Hoek van Holland een lichtopstand geramd. Het 300 Ton metende schip kreeg aan stuurboord boven de waterlijn een scheur van ongeveer twee en een halve meter en moest naar Vlaardingen terugkeren. De trawler, die intussen naar Frankrijk is verkocht en is omgedoopt in «Colombier» SPM.196, zal worden hersteld bij de N.V. Scheepswerf en Machinefabrik A. de Jong.

## «ATTENTIE, VLETEN IN UW KOERS»

Door de redersvereniging voor de Nederlandse haringvisserij is een verzorgde brochure uitgegeven, die tot titel draagt: «Attentie, vleten in Uw koers». De schade, die per jaar gemiddeld aan de netten van vissersvaartuigen wordt toegebracht, loopt namelijk in de f. 500.000,— en het hierdoor ontstane vangstverlies wordt geraamd op f. 250.000,— per jaar. Het boekje zal worden verspreid onder kommandanten, gezagvoerders en officieren van de Kon. Marine, de koopvaardij en de kustvaart. Thans zijn van Nederland uit onderhandelingen gaande met organisaties uit Engeland, Duitsland en schotland. De Duitsers hebben reeds toegezegd een soortgelijke brochure te zullen uitgeven.

Wel weten we, dat prijsveranderingen gedurende het seizoen, voorheen vrijwel nooit voorkwamen en we weten eveneens, dat dergelijke veranderingen altijd de nodige narigheid meebrachten. De mosselprijs is reeds meer dan hoog genoeg! De aanvoer was deze week vooral uit de Waddenzee zeer goed, hetgeen voornamelijk zijn oorzaak vindt in het voorhanden komen in beduidende mate van jonge mossels. Ze zijn wel niet al te groot van stuk, maar van prima viskwaliteit. Deze grotere aanvoer is ook de reden, dat er weer minder Duitse mosselen worden gevraagd en aangevoerd. Naar we vernemen, wordt getracht door gemeenschappelijke aankopen de prijs wat omlaag te krijgen.

## EEN KURIOSITEIT

Dat soms van de banken van de Waddenzee waar het bijzonder vlug groeit zeer grote mosselen werden aangevoerd, is bekend. Eveneens is bekend, dat voor ekstra mosselen een schelpgrootte van 6 cm wordt vastgesteld.

## OESTERVERZENDING IN OKTOBER

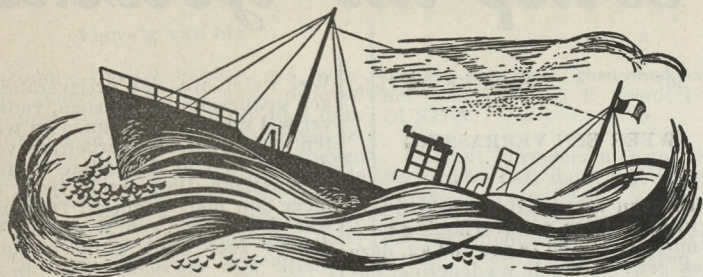
Was weer goed te noemen, geveende ongeveer 200 duizend stuks meer dan in oktober 1954. Verleden jaar nam Nederland af 161.067 en nu 159.084; België verleden jaar 2.446.654, nu 2.523.483; Engeland toen 40.250 nu 92.650; Duitsland toen 62.950 nu 84.800; terwijl «andere landen» toen 35.436 en nu 45.055 stuks afnamen. In totaal een gunstig verschil voor oktober 1955 van bijna 195.000 stuks. Blijft alleen te klagen dat zoveel minder grotere soorten 5 en 6 nullen worden afgenomen, dan verleden jaar. Procentgewijze liep België het minste op wat evenwel niets afdoet aan zijn dominerende plaats als oester-afnemer. Engeland liep het meeste op en nam meer af dan het dubbele van verleden jaar. Dat de oesters aanmerkelijk goedkoper zijn en vooral dat ze van beste kwaliteit zijn, doet zijn invloed gelden. De beste oesters komen nog steeds van het noord oostelijke deel van de Yerseke Bank. De meeste kwekers die een kansje elders waagden, zullen ondervinden niet veel vooruit te zijn. Onder de wal wordt nog weinig verhandeld. Alleen wat 2 en 3 nul werden verkocht maar van 4, 5 en 6 nul, zijn alle verzenders nog in voldoende mate voorzien.

## N. PARLEVLIET Jr.

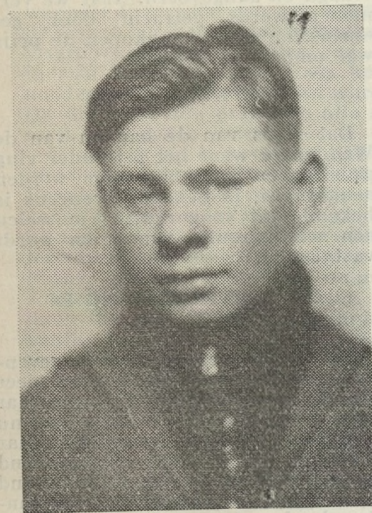
REDERIJ en  
HARINGGROOTHANDEL  
Export  
KATWIJK aan ZEE

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

## In memoriam



WEEK VAN 17 TOT 23 NOVEMBER



VANHOORNE ROGER

19 november 1948 :

### O.299 «BREUGHEL»

In de nacht van 18 op 19 november 1948 stonden twee matrozen van de treiler O.299 «Breughel» van de rederij N.V. Motorvisserij op wacht.

Het was een alledaags gebeuren en elk lid van de bemanning kreeg zijn beurt.

Het optrekken van de wacht brengt een grote verantwoordelijkheid mee. De vissers die van wacht zijn moeten instaan voor de veiligheid van het vaartuig en zijn bemanning.

De beide vissers die op wacht stonden op hun treiler waren matrozen Vandickele Pierre en Vanhoorne Roger. Op zeker ogenblik verklaarde deze laatste aan zijn maker dat hij even naar het achterschip ging om een stuk kabel te halen.

Vanaf dit ogenblik zag Vandickele zijn metgezel niet meer terug. Na enige minuten ging hij zelf op zoek doch nergens was Vanhoorne terug te vinden.

De kapitein werd hiervan op de hoogte gebracht. Deze stuurde het vaartuig onmiddellijk naar de plaats waar men vermoedde dat de matroos over boord zou gevallen zijn.

Hier was alleen hetzelfde watervlak dat eindeloos bewoog en nooit zijn geheimen zou prijsgeven.

«De dood greep hier plotseling naar een sterk en jong leven, veelbelovend en rijk aan opoffering en toewijding voor het grote gezin, waarvan hij fier was, als oudste zoon, een flinke medehulp en steun te zijn, om 't geluk en het welvaren ervan te verhogen. Belust op rijke vangst stak hij van wal naar verre zeeën, waar de dood hem in zijn netten opving, hoewel hij hier nog zo broodnodig was. 't Is hard, zowel voor zijn geliefden als voor hem zelf, door zulk een dood uit het leven te worden weggerukt !»

#### HET SLACHTOFFER :

Vanhoorne Roger, matroos, 19 j. zoon van Albert Vanhoorne en wijlen Eugenie Mestdagh, wonende te Oostende.

22 november 1936 :

### O.169 «STER DER ZEE»

Op zondag 22 november 1936 vertrok uit de haven van Oostende het kustvissersvaartuig O.169 van schipper Verschelde Richard. Het vaartuig ging de spratvisserij bedrijven nabij Grevelingen.

Er waren drie vissers aan boord : de schipper Verschelde Richard, zoals hoger genoemd, motorist Geryl Florimond en matroos Vantourhout Eduard. Er was evenwel nog een ander persoon aan boord, zoals wij hierna zullen weten te vermelden.



MOTORIST FLORIMOND GERYL

Toen de O.169 voorbij boei 8 was gevaren hing er een dichte mist over de zee en heerste er een lichte wind uit zuidoostelijke richting. Van uit Oostende tot aan deze boei was het stuur in handen van schipper Verschelde. Daarna gaf deze laatste het roer over aan matroos

## Wereldvisserijnieuws

### JAPANESE UITVOER VAN VISWAREN

In 1954 bedroeg de totale uitvoer van viswaren uit Japan 141.000 Ton hetzij 16% hoger dan 1953.

Deze uitvoer bestond ondermeer uit 51.027 Ton bevroren tonijn (waarvan 47.000 T. naar de U.S.A.) 2000 Ton bevroren witte tonijn ; 16.000 Ton conserven en 71.973 Ton andere vissoorten en schaaldieren.

Sedert kort voert Japan ook viswaren uit naar Italië, alhoewel de U.S.A haar beste afnemer blijft met jaarlijks 66.000 Ton. Ook walvistraan-, visolieparel- en parelmoer uitvoer zijn Japan een belangrijke bron van inkomsten.

Vantourhout. De schipper ging naar beneden om wat koffie te slurpen. In het ruim gekomen stelde de schipper de aanwezigheid vast van een jongen, die hij enkele dagen voordien aan de kaai had opgemerkt. Hij lag in de kooi en kwam er uit toen hij de schipper zag. Naar het schijnt had hij een paar dagen voor de afreis van de O.169 twee keren schipper Verschelde op de kaai en in een café aangeklampt om te vragen of hij een reisje mocht meemaken. Telkens was de schipper op het verzoek niet ingegaan.

Blijkbaar moet de jongen dan een list hebben verzonnen en zich 's avonds voor de afreis onopgemerkt aan boord weten te begeven. In elk geval was hij op de O.169 en de schipper besloot nu de verstekeling in Duinkerke aan wal te zetten.

Toen een onderzoek werd ingesteld naar de wijze waarop de jongen aan boord is gekomen is men te weten gekomen dat deze laatste de toelating had gevraagd aan zijn ouders. Deze meenden evenwel dat hun zoon op een wettelijke manier aan boord zou aangemonsterd worden.

Wanneer de schipper ongeveer 5 minuten bij de jongen in het ruim was, deed zich plotseling een gedreun voor in het vaartuig. Schipper Verschelde rende naar boven, bemerkte de twee matrozen die hem riepen dat het schip door een ander vaartuig was aangevaren en liep dan aanstonds terug naar beneden om de jongen te halen. Hierin kon hij niet gelukken daar het schip snel begon te zinken, en het ruim vol water stond.

Er bleef de schipper niets anders over dan over boord te springen en zwemmend het schip dat hen had aangevaren te bereiken. Na 20 minuten kwam de reddingboot de schipper oppikken. Deze laatste had ook motorist Geryl nog gehoord, maar aangezien deze niet kon zwemmen bestond er vrijwel geen hoop hem nog gaaf en gezond terug te vinden. Alles gebeurde zo rap, zodat de bemanning geen tijd had om zich in veiligheid te brengen. Toen de geredde schipper aan boord van het aanvarende schip werd gebracht, bemerkte hij dat dit een Spaans koopvaardijship was, nl. de «Christina».

#### DE SLACHTOFFERS :

GERYL Florimond, motorist, 22 j. zoon van wijlen Ernest Geryl en Eyland Angèle, wonende te Oostende ;

VANTOURHOUT Eduard, matroos, 37 j., zoon van Richard Vantourhout en Celina Pieters, wonende te Oostende ;

VELTER Roger, 14 jaar, passagier, zoon van Albert Velter, wonende te Oostende.

### VERMINDERING VAN FRANSE INVOERTAKS

Volgens een dekreet verschenen in het «Journal Officiel» werden de voorlopige invoertaksen, speciale tijdelijke invoercompensatie rechten genoemd die geheven wordt op de onlangs vrijgestelde producten in het kader der uitwisselingen tussen de O.E.C.E. landen, voor visfilets vermindert van 11 tot 7%

### EEN HOSPITAALSCHIP VOOR OOST-DUITSE VISSERS

Te Rostock in Oost-Duitsland wordt momenteel een hospitaalschip voor de Oost-Duitse hoogzeetreibersvloot gebouwd. Het schip wordt 66 m lang, 10 m breed en zal 1500 Ton meten. Voortbewogen door 2 motoren van 1800 P.K. elk met een snelheid van 14 knopen zal deze eenheid en als hospitaal- en als proefschip dienen voor de vissers in de Noord- en Barends-zee.

Aan boord zal men een operatiekamer, een tandheelkunde afdeling, twee ziekenzalen, een kamer voor radiographie benevens twee laboratoria voor biologische studiën, een fotografische studio en een weerkundig station aantreffen. De bemanning omvat 44 koppen, twee dokters en 4 ziekenverpleegsters.

### DE ATLANTISCHE OCEAAN EN DE TONIJN

Volgens een Spaanse specialist in tonijnvissen zou er in de Atlantische Oceaan zoveel tonijn te vangen zijn als in de Stille Oceaan ; alleen beschikt men niet over de geschikte schepen voor het vangen.

Steeds volgens deze deskundige zouden de nieuwe tonijnklippers die te Vigo in de vaart kwamen vorige zomer, te kleine visbusn hebben om in de Atlantische Oceaan te gaan vissen. Alleen het grote slag clippers zou deze visserij lonend kunnen maken.

Franse tonijnbootschippers hebben nochtans, na verscheidene experimentele reizen op Frans West-Equatoriaal Afrika, bewezen dat kleine schepen genoeg levend aas kunnen vangen en ook belangrijke hoeveelheden tonijn kunnen aanbrengen.

### HET FRANSE SARDIENSEIZOEN 1955

Het sardienese seizoen 1955 is voor de franse vissers een ware katastroof geworden. Er werden 15.970 Ton aangevoerd tegen de gemiddelde 25.000 Ton van andere jaren. Men vreest hongersnood onder de vissers deze winter, temeer daar de conserven fabrieken door de geringe aanvoer genoodzaakt zijn hun deuren te sluiten.

Het «Comité Interprofessionnel de la Sardine» heeft op haar dagorde een motie geplaatst om bij de minister van Marine en Visserij aan te dringen op aanvullende steunmaatregelen voor de behoeftige sardienese vissersfamilies. De meeste vrouwen, zonen en dochters dezer laatste verdienen hun brood in de bijnijverheid t.t.z. de conserven enz... en vallen dan ook zonder werk wanneer er geen sardienese aangevoerd worden.

# VERGELIJKENDE AANVOERSTATISTIEK AUGUSTUS 1954 - 1955

SOORTEN	AANVOER		OPBRENGST		GEMIDDELDE PRIJS	
	1954	1955	1954	1955	1954	1955
IJslandse kabeljauw						
groot	48.583	84.381	1.549.820	1.662.850	10.13	7.87
Middelmaat	153.003	211.367	307.750	455.380	6.33	5.40
Klein	7.700	17.340	24.890	64.510	3.23	3.72
Totaal	209.286	313.088	1.882.460	2.182.740	8.99	6.97
Noordzee kabeljauw						
groot	500.066	160.165	3.639.610	2.119.660	12.13	13.23
Middelmaat	81.193	45.579	596.040	340.780	7.34	7.48
Klein	33.965	32.957	151.819	126.865	4.47	3.85
Totaal	415.224	238.701	4.387.469	2.587.305	10.57	10.84
IJslandse schelvis						
groot	82.240	73.543	783.850	681.510	9.53	9.27
Middelmaat	168.825	230.543	991.240	962.880	5.87	4.18
Klein	57.200	127.400	165.745	404.080	2.90	3.17
Totaal	308.265	431.486	1.940.835	2.048.470	6.30	4.75
Noordzee schelvis						
groot	83.051	—	791.620	—	9.53	—
Middelmaat	193.351	8.223	1.128.520	42.580	5.75	6.18
Klein	249.447	304.559	695.457	746.165	2.79	2.45
Totaal	528.849	312.782	2.615.597	788.745	4.95	2.52
Schol	397.439	342.994	2.047.168	2.509.662	5.15	7.32
Rog	163.635	221.959	1.300.556	1.564.548	7.95	7.05
Tarbot	88.222	77.151	10.963.234	8.802.557	19.89	23.02
Tong	345.025	206.960	1.755.090	1.775.989	31.78	42.53
Wijting	198.650	235.874	616.486	626.147	3.10	2.65
Andere soorten	291.167	1.214.142	1.398.033	6.894.923	4.80	5.67
Totaal bodemvis	2.945.762	3.595.137	28.906.928	29.781.086	9.81	8.28
Bastaardmakreel	70	3.997	60	7.954	0.86	1.99
Volle haring	1.822.343	1.686.059	4.397.572	4.889.951	2.41	2.90
Makreel	124.910	99.044	621.680	450.755	4.98	4.55
Totaal Pelagische vis	1.947.323	1.789.100	5.019.312	5.348.660	2.58	2.99
Garnaal	147.688	187.560	5.591.113	7.243.196	37.86	38.62
Andere	135.928	125.233	1.614.540	1.652.731	11.87	13.19
Totaal schaal en weekdieren	283.616	312.793	7.205.653	8.895.927	25.41	28.44
Algemeen totaal	5.176.701	5.697.030	41.131.893	44.025.673	7.95	7.73
IJslandse vis	1.016.061	1.489.613	6.839.210	8.127.803	6.73	5.46
Noordzeevis	1.929.701	2.105.524	22.073.718	21.653.283	11.43	10.28

**Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van Schepen**

**N. V.**

**BELIARD-CRIGHTON & C<sup>o</sup>**

(11)

**VISHANDELAARS**

Voor Uw  
**VISMILJNBRIEFJES  
 PRIJS-COURANTEN  
 BRIEFHOOFDEN  
 FAKTUREN  
 OMSLAGEN**

wendt U tot  
 de drukkerij :

**HET VISSERIJBLAD  
 18, St. Jorisstraat, 18  
 OOSTENDE**

**HOOGWATER  
TE OOSTENDE**

NOVEMBER

18 Vrij	02.53	09.35	46	6
	15.19	21.44	47	9
19 Za	03.29	10.11	46	7
	15.56	22.20	46	9
20 Zo	04.06	10.49	44	8
	16.35	22.59	44	10
21 Ma	04.44	11.33	43	9
	17.18	23.45	42	12
22 Di	05.32	—	41	—
	18.10	12.25	41	11
23 Wo	06.30	00.43	40	13
	19.16	13.25	41	12
24 Do	07.40	01.49	40	15
	20.27	14.33	42	13

**Te Koop**

Motorvissersvaartuig 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.

★

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

★

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

★

Motorvissersvaartuig 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.

★

Motorvissersvaartuig 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.

★

**TE KOOP : DEUTZ MOTOR 50 PK van 1941. Z.w. bur. bl. nr 4592V**

**TE KOOP : MOTORVISSERS-VAARTUIG**, zeer goed uitgerust. Motor Deutz 60 pk van 1946. Br. Ton 18. Adres en voorw. bur. bl. nr 4634V.

★

**TE KOOP : MOTORVISSERS-VAARTUIG** met motor Bolnes, gans vernieuwd, 60 pk. Br. Ton 23. Voorw. bur. blad nr 4635V.

★

**TE KOOP : MOTORVISSERS-VAARTUIG** met volledige uitrusting en motor GM van 120 pk van 1950. Voorw. bureel blad nr 4636V.

★

**HOUTEN VISSERSVAARTUIG** **TE KOOP** met motor Moës 80 pk. Bouwjaar 1945. 4659V

★

**TE KOOP** wegens dubbel gebruik **PERSONENWAGEN FORD** Voordelige prijs. Z. w. Schokaert, Van Calcoenlaan, 31, Den Haan. (393)

★

**SCHONE BOUWGROND TE KOOP** op de Opex. 6 m. façade. Zich wenden Voorhavenlaan, 82, Opex. (394)

★

**HOUTEN VISSERSVAARTUIG** Volledig uitgerust. Vernieuwde motor, 60 pk. 1942. Z. w. bureel blad onder nr 4672V.

~~~~~

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

~~~~~

# 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

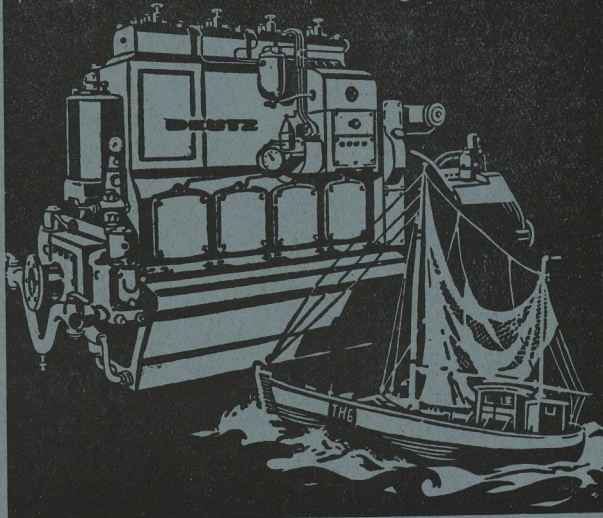
Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

# DEUTZ

*Diesel*



## DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

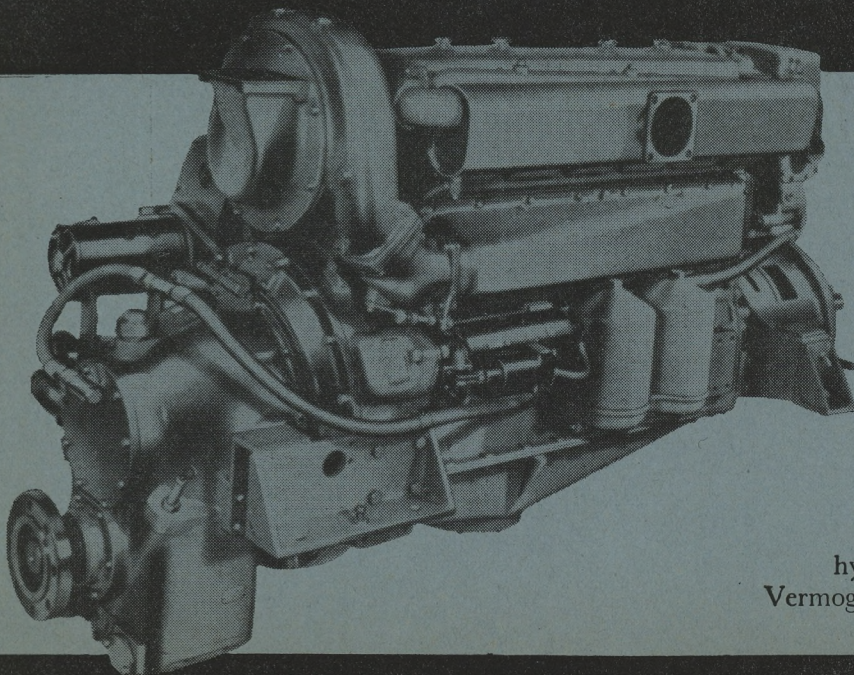
### VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(33V)

## GENERAL MOTORS TWEETAKT SCHEEPSDIESELS



Het wereldmerk  
met wereldservice !

Ingebouwde  
hydraulische keerkoppeling

Vermogen : van 30 tot 1500 HP



GENERAL MOTORS CONTINENTAL — ANTWERPEN