22e JAARGANG nr 52 Verschijnt elke Vrijdag PRIJS : 3 Fr VRIJDAG 30 DECEMBER 1955



NIEUWJAAR 1956

AAN ONZE VISSERS OP ZEE !

Visser, die vannacht aan 't roer staat,
ergens op de oceaan,
voor wie ook de klok twaalf uur slaat,
maar de tijd niet stil blijft staan.

Visser, die op d'ijslandkusten
of de visgrond van leman,
nu geen ogenblik kan rusten :
't schip gaat eerst en dan de man.

Visser, die uw net nu uitsmijt
om te halen met nieuwjaar,
volgelaan met tong of mooimeid,
of op haring vist per paar.

Visser, schaars gemeten vrijheid,
doet u meer plezier aan land
't zure loon, met dubbel blijheid
telt ge 't in de ruige hand.

't Land vraagt vreugde, 't land vraagt eten ;
vis, gevangen door uw hand.
visser, dat ze 't allen weten :
nieuwjaarnacht in dienst van 't land.

Adreslijst van Nederlandse Firma's

Sedert 1696

HAARLEMMEROLIE

van...

C. DE KONING TILLY

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

ACHTERSTRAAT, 13, HAARLEM

Verkrijgbaar bij apotheek en drogisterij of bij de fabrikant.

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

(187V)

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)

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)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319

(96)



(118)

IJMUIDEN-STORES

N. V.

IJMUIDEN SCHEVENINGEN

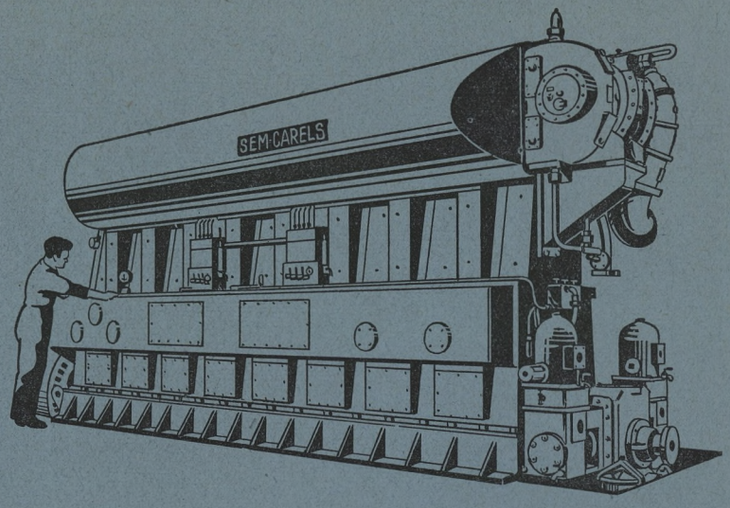
Tel. 4447 Tel. 552700

Uw adres voor :

Zout - Vlaggen, enz., enz.

Staaldraad — Netwerk

(106)



SEM-CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

- SEM -

42 DOK — GENT

R. BAUWENS & C°

14, REDERIJKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de SEM-CARELS DIESELMOTOREN

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916 Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

Het VISSERIJBLAD

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

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

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

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

Een Kerst- en Nieuwjaarsboodschap van de Heer Gouverneur van West-Vlaanderen aan onze Vissers !

Waar de Kerst- en Nieuwjaardagen als lichtende bakens in de donkere wintertijd liggen en de mensen zich weer bij vreugde, vrede en vriendschap verenigd voelen, gaat ons denken uit naar de Westvlaamse arbeiders die het gevaarlijkste beroep uitoefenen, de vissers op zee !

Ver van de intieme vrolijkheid en de genoegens die het familieleven thans biedt, ver van huis en haard, zetten zij de taak voort die ze op zich namen, die de natuur hun opdrong.

Is de voortdurende strijd tegen de elementen hun een levensnoodzakelijkheid, zo is hij ook voor honderden anderen de basis hunner levensmogelijkheid en de grondvesting van hun bestaan. Onze dankbaarheid te hunnen opzichte kan moeilijk onder woorden gebracht, want ieder woord, hoe schoon ook, is te armzalig om de waarden te bepalen die zij in zich dragen, te klein om het onschatbare nut te omschrijven dat zij voor ons en de natie betekenen.

Het is dan ook met de meeste eerbied dat wij hier hulde brengen aan diegenen onder hen die in de strijd ten onder gingen en de eeuwige rust vonden in de oneindigheid van wat zij zo lang bevochten. Als een schrijnend iets leeft hierbij in ons de gedachte aan de diepzeetreiler O.315 «Beatrix-Fernand» onlangs op de Schotse rotskust te pletter geslagen en blijvend zullen wij in de nieuwe tijd hén gedenken die alweer, zoals zovele anderen voordien, de tol betaalden die van hen geëist werd.

Zovele goeden gingen reeds de eeuwigheid in, zovele dapperen kwamen de ledige plaatsen in de rangen der zeevisserij aanvullen, en blijft het ene ons een diepe droefheid, zo vervult het andere ons met uitzonderlijke trots.

Onze liefste wensen gaan naar hen uit, en over alle afstand en gevaar leven wij in gedachten met hen mee...

RIDDER P. VAN OUTRYVE D'YDEWALLE.

Boodschap van de Heer René Lefebvre Minister van Landbouw !

Het jaar 1955 loopt ten einde. De traditie getrouw richt ik me graag tot de stoere vissers van mijn land.. Mijn eerste gedachten gaan naar dezen, die in het volbrengen van de zware dagelijkste taak op zee, het hoogste offer, dat van hun leven, hebben gebracht. Niet minder dan zes schepen gingen verloren en deze rampen vergden het leven van acht dappere vissers.

In stilzwijgende bewondering buigen wij ons voor hun offer en hoe zouden wij de wonden willen helen door hun heengaan in de harten van hun diepbeproefde familieleden geslagen !

Ja, het voedsel dat de visser uit de zee haalt, eist maar al te veel bloed en tranen. Het is daarom een des te grotere plicht voor het Land aan vissers een degelijk bestaan te helpen verzekeren.

Aan deze taak heb ik, tijdens het afgelopen jaar, mijn beste krachten gewijd. Aan verschillende problemen, die de zeevisserij aanbelangen werd hetzij reeds een voldoende oplossing gegeven of is deze in het verschiet. Ik vernoem hier slechts de buitenlandse handel in vis en visserijprodukten, het vervroegd pensioen der vissers en de verbeterde kredietvoorwaarden voor nieuwbouw.

In de moeilijkheden welke zich voordeden, mocht ik steeds beroep doen op de beroepsorganisaties en ik verheug mij in de daadwerkelijke steun welke ik van hunnentwege mocht genieten.

In deze geest van nauwe samenwerking zullen wij het nieuwe jaar inzetten. Moge onze visserij voor verdere rampen worden gespaard. Moge het voor al de vissers en hun families een werkelijk gelukkig en voorspoedig jaar zijn !

R. LEFEBVRE.

WAT WIJ NIET MOGEN VERGETEN

door ROGER DE KINDER
Volksvertegenwoordiger

Samen met het schrijven van «Het Visserijblad» vragende om een bijdrage voor het Kerstnummer, bereikt ons het nieuws van het vergaan van de O.315. Het feest van het licht zal eens te meer rouw betekenen voor enkele families en verslagenheid bij vele anderen brengen.

De martyroloog van de visserij gaat verder en nochtans zal morgen geen enkele op het appel ontbreken. Dit is het bewonderenswaardige in de arbeid van de mens dat, welke hardheid ook en welk gevaar er aan verbonden is, hij op de ingeslagen weg verder gaat, ongeacht deze hardheid en ongeacht dit gevaar.

Het mag niet gezegd dat het beroep van visser bijzonder lonend is. Zelf als hij een goede reis heeft gemaakt, is het loon dat hij er voor ontvangt, slechts een normale vergoeding voor het aantal uren welke hij presteert. Als de reis niet goed was, is het verlies ook voor hem en heeft hij hard gewerkt en gevaren getrotseerd voor een onbeduidende vergoeding.

1955 was een jaar tijdens hetwelk wij in de gelegenheid waren achttien dagen lang het bestaan van de visser mede te leven. Al diegenen die er over spreken en vooral al diegenen die van het visje leven, zouden dit experiment dienen mee te maken, hun beoordeling over veel problemen zou diep veranderen. Te dikwijls wordt vergeten dat als vijf-en-twintigduizend personen door de visserij hun bestaan hebben, dit te danken is aan slechts achttienhonderd, die de zwaarste last dragen.

Niemand zal loochenen dat het lot van de visser tijdens de laatste lustrums gevoelig is verbeterd en reeds hoort men opmerkingen er over maken door dezen die aan wal blijven. In paritaire besprekingen gebeurt het wel meer, dat urenlang hoeft gediscussieerd te worden over enkele centiemen in het deel van de vissers in de opbrengst. Telkens verwekt dit wrevel en onbehaaglijkheid.

Hetgeen geen onbegrip betekent voor de moeilijkheden waarmede het bedrijf te kampen heeft maar opstand tegen de onrechtvaardigheden van het bestaan.

Het gevaar uit het visserslot uitschakelen is onmogelijk. Dit gevaar hangt niet af van menselijke krachten. Hetgeen wel kan, is de visser in de best mogelijke voorwaarden plaatsen om dit gevaar te troseren en daar is nog wel wat te doen. Wat wel kan is de hardheid er van verzachten en al dezen die daartoe kunnen bijdragen, hebben tot plicht het maximum daarvoor te doen, niet met woorden maar met daden.

In een periode die bijzonder geschikt is voor het formuleren van wensen en beloften willen wij deze afleggen steeds naar beste kunnen bij te dragen tot deze lotsverbetering.
20 december 1955. ROGER DE KINDER.

Scheepskrediet en Zeevisserij in 1955

De wet op het Scheepskrediet dateert van 1948.

Overschouwt men de kredieten die sinds die datum aan de Zeevisserij werden verleend, dan stelt men vast dat uit de verdeling van de toegestane kredieten over de verschillende categorieën schepen een vrij nauwkeurig beeld kan opgemaakt worden van de evolutie van de toestand van het Visserijbedrijf sinds het ontstaan der wet op het scheepskrediet.

De naoorlogse periode zag in onze visserij een groeiende industrialisatie van de diepzeevisserij tot stand komen. Deze industrialisatie uitte zich niet alleen door een wijziging in de scheepstypes, maar ook door een uitbreiding van de nevenbedrijven. Door de rationalisatie van de uitbating en van de afzet, heeft de grote diepzeevisserij tegen de in de jaren 1948-1950 sterk heersende crisis een verweermiddel gevonden. Steunend op een vrij beperkt aantal klanten die echter over ruime mogelijkheden tot afname beschikken, was de diepzeevisserij de eerste die de naoorlogse crisis in de zeevisserij te boven kwam. Het is in die omstandigheden logisch dat de kredietmogelijkheden in het kader van de wet van 1948, afgezien van de afhandeling van de naoorlogse wederopbouw en afgezien eveneens van de kredieten van mindere omvang voor de inbouw van nieuwe motoren, in de eerste jaren vooral door de diepzeevisserij werden aangegrepen.

Reeds in 1954 was een kentering in deze toestand gekomen ; een tweede categorie vaartuigen, de schepen van 100 tot 160 PK, die de West- en Oostvisserij bedrijven, begonnen in ruime mate beroep te doen op de mogelijkheden die de wet van 1948 biedt. Een kleine «nieuwbouw-boom» volgde, die door de Belgische werven, zowel houtals staalbouw dankbaar aangegrepen werd om het scheepsbouwbedrijf aan de kust weer nieuw leven in te blazen.

Kon aldus in 1954 reeds met verheuging gewezen worden op het feit dat tal van reders, behorend tot de categorie waar vooral de familiale exploitatie in zwang blijft, met vertrouwen in de toekomst aan de nieuwbouw geslagen waren, dan heeft 1955 een nog gunstiger evolutie meegebracht.

De voorlopige gegevens voor de kredietverrichtingen aan de zeevisserij in 1955 wijzen er op dat, voor de schepen met meer dan 120 PK, vrijwel alle categorieën in een gelijk mate gekregen kredieten gesolliciteerd hebben voor de nieuwbouw. De categorie 120 tot 160 PK geeft opnieuw de hoofdtoon aan met zes toegestane kredieten. In tegenstelling met voorgaande jaar, is de categorie 180 tot 240 PK, waarin de schepen thuishoren die voor de aanvoer van fijne vis van de Witte Bank en het Kanaal zorgen, met vier kredieten vertegenwoordigd, terwijl de categorie groter dan 240 PK, die hoofdzakelijk instaat voor de aanvoer van de ronde vissoorten, van vijf kredieten genoot.

Er is een schaduwzijde aan dit beeld van de kredietverrichtingen in 1955 : slechts twee kredieten voor nieuwbouw dienden verleend voor schepen kleiner dan 120 PK. Ten overstaan van de omvang van de Belgische garnaalvloot zijn de cijfers van de verleende kredieten uiterst klein en wijzen zij op een onvoldoende vernieuwing in de kleinere visserij.

Afgezien van die schaduwzijde, kan derhalve met voldoening op de verrichtingen in 1955 van het scheepskrediet worden teruggekeken. Er is een zeker evenwicht bereikt tussen de aanvragen van de verschillende categorieën visserij die in België bedreven worden en die elk bij de bevoorrading van de Belgische markt een noodzakelijke rol spelen.

M. POPPE.

Adjunct-adviseur bij het
Ministerie van Verkeerswezen

WINSLOW
FREE-FLO
FUEL FILTERS · OIL CONDITIONERS
AND ELEMENTS

VOOR MODERNE MOTOREN,
MODERNE BESCHERMING !...
WINSLOW
OIL CONDITIONER
Conditioneert de olie van uw motor door :
* neutralisering der zuren
* opslorping van de vochtigheid
* verwijderen van de koolstof
* filtreren tot op het micron
ALGEMENE VERDELER :
CHANTIERS SEGHERS
Slipwaykaai, 4 Oostende
Tel. 711.55
VERDELERS IN ALLE PROVINCIES
OLIE- en BRANDSTOFFILTERS
VOOR ALLE MOTOREN

V. B. Z. - KALENDER

MAANDAG 2 JANUARI
Betaalde feestdag i. p. v. Nieuwjaar, geen verkoop.

ZATERDAG 14 JANUARI
V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort.

DONDERDAG 9 FEBR.
Filmavond te Oostende.



WEZE 1956 VOOR ALLE REDERS EEN GOED EN VOORSPOEDIG JAAR

JAAR IN, JAAR UIT WORDT GEVIST

De visserij wordt niet stopgezet op het einde van het jaar, zoals het in talrijke bedrijven gebeurt. De visvangst gaat voort, duurt voort omdat het land ook vis moet hebben gedurende de eerste weken van het jaar.

Het land vraagt vis en wij, reders, rusten onze schepen uit, terwijl onze vissers ze bemannen en door hun inspanning vooral, medewerken om aan deze vraag te voldoen.

Het land vraagt meer en meer vis. Wij kunnen het vaststellen aan de prijzen die, ondanks de toegenomen aanvoer, nog gestegen zijn.

Maar om meer vis aan te brengen is meer inspanning nodig. Varen is noodzakelijk, varen is thans meer noodzakelijk geworden. En nog kan — spijtig genoeg — niet aan de stijgende vraag voldaan worden.

Is het daarom beter gegaan in de visserij ? Meer aanvoer, betere prijzen, maar ook een grotere inspanning vanwege het productieapparaat om dit te helpen verwezenlijken. Op dit gebied hebben wij allen onze plicht gedaan.

Naast die persoonlijke inspanningen, staan de moeilijkheden die we niet alleen kunnen oplossen : het gebrek aan personeel, de modernisatie van onze vloot, de moeilijkheden tegenover de invoer, het vraagstuk Benelux, enz....

Dat gaat allemaal boven het vermogen van één mens alleen, dat kan enkel bereikt worden wanneer eng samengewerkt wordt, wanneer aan één lijn en in dezelfde richting getrokken wordt.

Dank zij de eendracht en de samenwerking van de reders in het Verbond der Belgische Zeevisserij, werd in het verleden veel en prachtig werk verricht en mogen we in een nabije toekomst nieuwe verbeteringen verwachten.

Dank zij de steun van het Verbond der Belgische Zeevisserij, kon de propaganda voor meer visverbruik in ons land meer en beter werk verrichten, werd de vraag naar vis groter.

Dat alles is aan het gehele bedrijf ten goede gekomen, ook aan de weinige reders die niet aan onze zijde stonden

De grote meerderheid van de reders heeft zijn plicht begrepen en gedaan, is eendrachtig opgetreden en elkeen kan zeggen dat hij iets helpen bereiken heeft, in zijn eigen voordeel, in het voordeel van zijn kollega's, in het voordeel van het ganse bedrijf.

Dat het komende jaar voorspoedig moge zijn, dat het eendracht en samenwerking moge brengen onder alle reders, zodat dit ten goede kan komen aan de ganse nijverheid, dat wens ik van harte aan alle reders en aan de leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij.

R. Bauwens, voorzitter.

1955 + 1 = 1956

Zo staan we dan morgen weer voor onze oude, afgeleefde almanak, en zullen het laatste blaadje afscheuren om overmorgen een nieuwe te hangen.

365 blaadjes hebben we door onze handen laten gaan en 366 hopen we opnieuw te mogen afscheuren.

365 blaadjes, die elk hun eigen kleur gehad hebben — ze zijn misschien zwart op wit gedrukt — maar in onze verbeelding hebben ze een vrolijke, een blijde of... een donkere tint.

Het is een bonte wemeling van kalenderbriefjes die we in onze verbeelding zien dooreen warrelen.

Er zijn zwart omrande blaadjes : doodprentjes van mensen uit ons midden, die zijn heengegaan. Grote namen, die lang nog zullen klinken in de visserij, als John Bauwens, en namen van minder bekenden die hun leven hebben gegeven, om ook ons toe te laten ons brood te verdienen en een visje te genieten.

Wij herdenken ze piëteitsvol op deze eindejaarsavond.

Er zijn blaadjes met een donkere tint, dagen van tegenslag, van ondankbaar werk, dagen van moedeloosheid.

De meeste briefjes hebben, Goddank, een lichte kleur, ook voor de dagen van zware inspanning, sommige zijn met gouden letters bedrukt.

★ ★ ★

1955 is geen uitzonderlijk jaar geweest, het is geen jaar geweest van grote verwezenlijkingen, maar het is een goed jaar geweest voor de visserij. Hiertoe heeft het Verbond der Belgische Zeevisserij ontegensprekelijk de vrucht van zijn jarenlange inspanningen voor het algemeen belang bijgedragen.

Een tussenkomst kan belangrijk zijn, een verwezenlijking van overwegend belang. Het is slechts door de lange duur, en als men het product maakt van al deze faktoren, dat men een uitslag bekomt die er schijnbaar hoort, maar die er niet gekomen was zonder een jarenlange aktie.

Niet de toevallige uitslagen tellen, maar de verwezenlijking van een programma dat door allen, in het belang van allen wordt opgesteld. Een programma moet over jaren verwezenlijkt worden. Een nijverheid is als een groeiend kind, dat moet opgevoed en geleid worden in de richting die men het wil uitsturen.

De visserij is een eeuwenoude nijverheid en een eeuwig kind, dat voortdurend moet gericht worden. Die richting wordt bepaald door de belanghebbenden zelf, dank zij het Verbond der Belgische Zeevisserij.

Het hangt niet altijd van ons alleen af of we de blaadjes in 1956 zullen mogen van de kalender halen, met een spijtig handgebaar of een nijdige ruk. Maar het hangt van ons allen af of de kleur die 1956 zal hebben, donker of licht zal zijn.

Het is niet voldoende een schip te bouwen en vis te vangen, er staan boven dit alles andere vraagstukken, die de reders ook aangaan en door hen moeten opgelost worden.

Dat allen dit mogen begrijpen, en dat 1956 een eendrachtige samenwerking in het algemeen belang moge brengen, dat het komend jaar een nieuwe stap vooruit moge zijn, dat wens ik van harte en gemeend.

Jos. H. KLAUSING

Beneluxschijnheiligheid !

Er zijn onlangs besprekingen geweest — tussen Belgische en Nederlandse ambtenaars — omtrent het in voege brengen van de voorziene Beneluxmaatregelen (vrije invoer van garnaal en vis van minder dan 40 cm) en nog enkele andere punten.

Zo werd bijvoorbeeld van Nederlandse zijde gevraagd of België er geen bezwaar in zag dat Nederlandse vissers, die in Belgische havens binnenlopen een gedeelte vis zouden verkopen teneinde over geld te beschikken om voedingswaar te kunnen kopen. Dat is veel vlugger toegestaan geweest dan begin van dit jaar, toen we de edelachtbare heer Van Dijck (van het Bedrijfschap) bijna moesten smeken om toelating te bekomen voor onze garnaalvissers die te IJmuiden lagen, enkele kilogrammen vis te verkopen om ook te kunnen eten. Dit werd dan zeer hooghartig afgewezen en werden onze vissers van nabij gekontroleerd om de allerminste overtreding vast te stellen.

Nu Nederlandse vissers van hetzelfde voorrecht willen genieten in Belgische havens, werd hen dit aanstonds toegezegd. Ja, Mijnheer van Dijck, WIJ zijn geen beesten !

Maar de schijnheiligheid gaat nog verder. De Nederlandse ambtenaren dringen, och zo dringend, aan om de visinvoer van minder dan 40 cm volledig vrij te laten, zoals voorzien. Zij hebben ons nu al lang genoeg laten leven, en thans moet het mes op de (Belgische) keel : al of niet. Het pondje vis moet er komen, ook al hebben wij alle argumenten om een laatste verdedigingsmaatregel tot stand te laten komen, ook al is het toegestane contingent zodanig groot geworden dat het nooit meer uitgeput wordt, ook al dringt men van Nederlandse zijde (maar dan de handelaars) aan om niet verder meer te gaan.

De Nederlandse handelaars hebben namelijk hun overheid gevraagd het statu quo te behouden, en toen hierop weigerend werd geantwoord, hebben de Nederlandse handelaars aan de Belgische handelaars gevraagd dat zij bij de Belgische ambtenaars zouden aandringen om hun belangen te verdedigen bij de Beneluxbespreking.

Dat doet ons terugdenken op de manier waarop de belangen van de visserij door Nederlandse ambtenaars behartigd worden. Onder meer op het proces van de V.E.M. wegens overtreding van de wet op de netmaaswijdte, waar een Nederlands ambtenaar hardnekkig zijn stelling afloog die hij nochtans had ingenomen op een vroegere overbevissingsconferentie.

Op de besprekingen te Londen, waar de ambtenaars er wel aan gehouden hadden een Urkervisser in nationale klederdracht bij zich te hebben — dat geeft altijd meer aanzien — ook al verstaat die persoon geen woord Engels, en wordt hem niets vertaald en waar diezelfde ambtenaar, zonder een spier van zijn gezicht te vertrekken verklaarde, inzake de vraag of een kommissie dient aangesteld om te onderzoeken of 70 mm. ofwel 80 mm. best geschikt is voor de tongenvisserij : *Ook al zegt deze kommissie dat 70 mm voldoende is om de tongenvisserij te beschermen, dan nog kunnen wij, ambtenaars, moeilijk aan onze ondergeschikten vertellen dat we mis geweest zijn.*

◆◆◆

De nieuwe reddingsmethoden

NATIONALE PROEFNEMINGEN MET ELLIOT LIFE RAFTS

Het is misschien wel interessant kennis te nemen van een brief van de bestuurder der Hull Steam Trawlers Mutual Insurance en Protecting Company aan de Elliot fabriek :

«Wij hebben nu de proeven met uw 10-man opblaasbare reddingsboten afgesloten. (Nadat deze 9 maanden lang meegenomen waren aan boord. Red.) Op 27 September lieten wij vier stuks in een zwembad te water. Alle vier openden prompt en met de bovenzijde naar boven. De eerste werd toen op zijn kop gesteld en wij stelden vast, dat het gemakkelijk weer in de normale stand gebracht werd door één man, die het nog nooit gedaan had. Daarna lieten wij elf man in de boot plaats nemen en wij zagen, dat er voldoende ruimte binnen in de boot was. Een stop werd toen uitgetrokken en terwijl de lucht in één der twee helften ontsnapte, kropen de mannen in de andere helft, waar zij blijkbaar veilig waren. De boot leek niet onstabiel te zijn en knikte ook niet door (in geval van schade kan deze hersteld en de beschadigde helft met de hand opgeblazen worden. Red.)

Daarna gingen twaalf man aan boord van de tweede boot en weer werd een stop uitgetrokken en de twaalf man kropen weer in het onbeschadigde gedeelte. Wij kregen de indruk, dat 12 man te veel was en dat, hoewel de boot stabiel leek bij zeegang de mannen in leven konden blijven maar zo dicht op elkaar gedrongen zouden zijn dat hun kansen kleiner zouden zijn.

In de derde boot gingen niet minder dan 24 man en ook nu gaf de boot geen teken van gebrek aan stabiliteit, maar het was duidelijk dat bij zeegang sommige mannen over boord zouden geslagen zijn. Twee mannen gingen uit de boot en er was juist voldoende plaats voor 22 man. Wij denken, dat 21 man in een onbeschadigde boot in ideale omstandigheden een redelijke kans op levensbehoud zouden hebben.

De vierde boot werd naast een springplank gemeerd en de mannen sprongen aan boord zoals zij vanaf een trawlerrailing doen zouden. Elf man sprongen snel achter elkaar aan boord en enkele van hen sprongen op het dak zonder de mannen, die binnen in waren te kwetsen.

Alle vier boten werden dan overgelaten aan een groot aantal trawlerbemanningsleden en schooljongens. Dit had een test van ruwe behandeling tot gevolg. Geen enkele boot werd beschadigd, maar in verband hiermede verzoeken wij U toch ze grondig na te zien.

Oppervlakkige schade werd veroorzaakt toen de boten door onervaren mannen uit het water getrokken werden. Van één boot werd het dak een weinig gescheurd en van een andere de zak waarin de CO_2 fles zit maar de fles werd niet niet beschadigd.

Als een gevolg aan het voorgaande kunnen wij onze voldoening uitdrukken met uw boten voor 10-man en wij zullen dit onze leden meedelen».

DE GEVOLGEN VAN AANVARINGEN TIJDENS DE SPANVISSERIJ

Het is reeds meermalen voorgevallen dat tijdens de spanvisserij een der in span vissende vaartuigen door een derde vaartuig aangevaren wordt en zodanige schade oploopt, dat de visserij dient stilgelegd en dat het aangevaren vaartuig voor enige tijd in herstelling dient te gaan.

De vraag stelt zich hoe dergelijk schadegeval dient opgelost, in geval het aanvarende vaartuig alleen in fout wordt bevonden.

De hiernagaande beschouwingen lichten dergelijk geval tamelijk goed toe.

Ieder schadelijk feit geeft aanleiding tot een geding tot schadevergoeding (art. 1.382, 1383 Burgelijk Wetboek).

Wie zal echter het geding tot schadevergoeding inleiden ?

In de spanvisserij kunnen de vaartuigen die tezamen vissen tot dezelfde rederij of tot verschillende rederijen behoren.

Indien beide schepen tot dezelfde rederij behoren, zal het geding geleid worden door deze rederij.

Indien de schepen tot verschillende rederijen behoren dan hoort het ongetwijfeld aan de rederij van het aangevaren schip, het geding in te leiden.

In de spanvisserij vormen de schepen die tezamen vissen één werkeenheid ; doch zulks alleen voor de tijd der werkzaamheden. Buiten de werkzaamheden behouden ze elk hun persoonlijkheid.

Wanneer twee reders het inzicht koesteren samen de spanvisserij te bedrijven, komen ze in feite overeen een vennootschap aan te gaan. Dit vennootschap is een tijdelijk vennootschap (Wetboek van Koophandel. Titel IX der maatschappijen, art. 1, 3, 5, 14, 150 tot 152).

Een tijdelijk vennootschap is in het algemeen van zeer korte duur en heeft een of verschillnede bepaalde bewerkingen voor voorwerp.

Het doel van de vennoten is de winsten en de verliezen te delen. De overeenkomende partijen zijn vrij naar goeddunken het aandeel in de winsten en verliezen te regelen.

Een tijdelijke vennootschap is niet onderworpen aan de formaliteiten van ruchtbaarheid voorgeschreven aan alle andere handelsmaatschappijen. Het blijft geheim, bestaat niet ten opzichte van derden en heeft maar zijn uitwerking tussen de vennoten.

Dergelijk vennootschap kan als dusdanig niet in rechte gaan.

Het geding tot schadevergoeding hoort zonder twijfel toe aan de reder-eigenaar van het aangevaren vaartuig.

Deze reder-eigenaar zal handelen in zijn persoonlijke naam, doch in het gemeenschappelijk belang van de deelnemers aan het tijdelijk vennootschap.

De reder-eigenaar van het vaartuig dat niet aangevaren werd tijdens de bedrijvigheid van de spanvisserij, zou geen enkele kans hebben te slagen in een geding tegen het aanvarend vaartuig.

Van het aanvarend vaartuig dat onwetend is betreffende de gesloten overeenkomst tussen de rederseigenaars van de twee in span vissende vartuigen, is elk dezer beide vaartuigen volstrekt afzonderlijk.

Het aanvarend vaartuig zou ten zeerste gegrond kunnen staande houden dat het geen fout begaan heeft ten opzichte van het niet aangevaren vaartuig en hem dan ook geen enkele schadevergoeding verschuldigd is.

Indien zoals hoger vermeld het aanvarend vaartuig alleen in fout is, dan is dit vaartuig gehouden alle schade te herstelen die het veroorzaakt.

Welke zijn echter de schaden voor dewelke vergoeding verschuldigd is ?

De schade bevat het ondergane verlies en de winstderving.

1. ONDERGANE VERLIES : Omvat de stoffelijke schade veroorzaakt aan het aangevaren vaartuig door het aanvarend vaartuig ; alsook het eventueel verlies van de vangst die zich aan boord bevond op het ogenblik der aanvaring.

2. Als winstderving zijn verschuldigd :

(Zie vervolg op blz. 15)

NIEUW MATERIAAL VOOR DE REDDINGSDIENST TE ZEEBRUGGE

Zoals men weet werd de reddingsboot enkele tijd geleden ondergebracht in een nieuwe loods die speciaal tot dit doel werd ingericht. In een minimum tijd van vijf minuten kan de reddingsboot te water worden gelaten. En met behulp van een elektrische motor opgesteld in de loods van de boot in acht minuten volledig geborgen worden. Regelmatig wordt de boot nagezien en werden er eveneens oefeningen op zee mede verricht. De boot beschikt over twee motoren van elk 45 P.K. Aan boord bevinden zich naast de schipper, een mekanieker, een kwartiermeester en twee matrozen. De boot kan 9 mijl per uur ontwikkelen en is zodanig uitgerust, dat hij zelfs bij het hevigste stormweder niet kan kantelen, daar hij speciaal gebouwd is als reddingsboot. De bemanning is steeds beschikbaar en er is een logies voorzien voor de schipbreukelingen, naast een machinekamer en een zitplaats voor de bemanning. Ook is er een radio zend- en ontvangstpost.

Ook een grote vrachtauto speciaal ontworpen «latil» genaamd, is verbonden aan de reddingdienst.

Speciale schiettoestellen voor het redden van schipbreukelingen zijn op de zware auto geplaatst. Deze auto beschikt eveneens over een radio zend en ontvangstpost. Speciale grote wielen zijn onder het voertuig, opdat de wagen de grootste helling zoals de afrit van de dijk afrijden en zelfs een heel eind in het water zou kunnen rijden.

Naast het loodswezengebouw is er een grote werkplaats met een draaibank en al het nodige materiaal om schade aan de reddingsboot of de loodsboten zo vlug mogelijk te herstellen.

De reddingsdienst te Zeebrugge, die reeds verschillende malen met goed succes kon optreden, is mogen wij zeggen, met haar nieuwe loods up to date !

MET ELLIOT VAART U VEILIG



Het opblazen geschiedt automatisch en zeer snel.

Na 8 seconden is het vlot reeds opgeblazen en komt de kap overeind.

Na 14 seconden staat ook de kap overeind en beschermt de geredden tegen wind en water.

Voor alle inlichtingen :

N.V. MARINE MOTORS

VERBINDINGSDOK, ANTWERPEN Tel. 31.19.60 + 5 andere)

Filters en Scheepsmotoren

Evolutie - Modernisering - twee woorden waarmee men in het algemeen te weinig rekening houdt.

De visgronden zijn meer en meer verwijderd, de visvangst wordt moeilijker, de vissersschepen worden steeds moderner.

Er wordt altijd meer kracht geëist van steeds minder omvangrijke en sneller draaiende motoren.

Van de enorme traaglopende reuzen die overdreven zwaar wogen, is men gekomen op een ekonomische, krachtige, half snellopende, lichte dieselmotor en dit, al te dikwijls zonder in te zien, dat deze moderne motoren heel wat andere zorgen nodig hebben dan die oude kloeke beesten.

De moderne motor is zeer nauwkeurig afgewerkt. De spelingen tussen veel draaiende onderdelen, bedragen slechts enkele honderdsten van een millimeter. De materialen zijn door preciezer berekening lichter dan vroeger. Door het opdrijven van de kracht en van de snelheid zijn de werkingsdrukken en temperaturen aanzienlijk verhoogd.

Ook het smeersysteem van deze motoren is geëvolueerd.

Daar waar vroeger de verloren druppelsmering voldoening gaf is men naar de smering onder druk moeten overgaan.

De oliepomp stuwt de olie, langs talrijke leidingen, naar de draaiende oppervlakten die slechts enkele honderdsten van elkaar verwijderd zijn. Het valt dus onmiddelijk op dat geen onzuiverheden, groter dan enkele honderdsten, door de olie mogen meegevoerd worden, zonder grote gevaren te scheppen voor de motoronderdelen.

De grote vijand van de moderne dieselmotor is dus de onzuivere olie.

Laten we nu eens in het kort nagaan welke de onzuiverheden zijn die in smeerolie kunnen voorkomen, hoe zij er in terecht komen en hoe zij verwijderd moeten worden.

Het is een welbekend feit dat voor elke kgr. brandstof die in een dieselmotor verbrandt, er één kgr. water in de gassen gekondenseerd wordt. Benevens het door de verbranding gevormd water komen er nog koolstof, zuren, vernissen, lakken, zwavel, metaaldeeltjes, asphalt, stof en andere onzuiverheden uit de aanzuiglucht in de olie terecht.

Een van de voornaamste oorzaken van het indringen van deze onzuiverheden in de olie, ligt in het feit dat de hoge drukken in de verbrandingskamers, door de zuigers en zuigerveren, onvolledig afgesloten zijn.

Onverbrande brandstof, metaaldeeltjes en verbrandingsprodukten worden door de kompressiedruk in de karter geblazen, waar zij zich mengen met de olie en een zwarte ongelooflijke pap vormen.

Al deze onzuiverheden mogen in de olie niet aanwezig blijven en moeten dan ook verwijderd worden.

Dit kan gedeeltelijk geschieden door de olie regelmatig te vernieuwen en de motor telkens zorgvuldig te reinigen. Nochtans is dit niet het geval in de visserij waar bovendien nogal dikwijls een olie van mindere kwaliteit gebruikt wordt.

Daarom moet de olie in de motor gezuiverd worden.

Men moet echter vaststellen dat met «evolutie» en «modernisering» op dit gebied noch door de motorfabrikanten noch door de eigenaars voldoende rekening werd gehouden.

Voor het verwijderen van zekere bestanddelen zoals grove metaaldeeltjes en andere vaste onzuiverheden schijnt de mechanische filter, welke in het algemeen voorzien is op de motor, wel voldoende.

Dit is nochtans niet het geval voor de andere onzuiverheden.

Water kan alleen verwijderd worden door een filter met een zeker opslorpingsvermogen, terwijl modder, fijne metaaldeeltjes, koolstof, teer en dergelijke slechts door een zeer fijne filter kunnen weerhouden worden.

Voor het verwijderen van zuren, zwavel, lakken, vernissen en andere verbrandingsprodukten is bovendien nog een chemische filtrering noodzakelijk. Samenvattend moet de olie gezuiverd worden door een zeer fijne, chemische filter met een groot opslorpingsvermogen. Daarbij moet deze filter nog groot genoeg zijn om gedurende een lange tijd de olie van een konstant goede hoedanigheid te behouden.

Dit wordt verwezenlijkt door de oliekonditioner.

De oliekonditioner is een speciale filter met dubbele werking : de ene fysisch en de andere chemisch.

Op het gebied van fysische filtrering bezit de oliekonditioner de eigenschap van een waterwerende oppervlakte. Bij overvloedige aanwezigheid van water wordt hieraan hulp geboden door het grote opslorpingsvermogen van houtvezels. Verder op fysisch gebied, weerhoudt de oliekonditioner alle vaste onzuiverheden tot op een duizendste van een millimeter.

Dit wordt verwezenlijkt door een dubbel fijn geweven katoenen omhulsel, alsook de kanaaltjes welke geleidelijk smaller worden naar het midden toe. Deze zijn gevormd door een eng mengsel van zuiver katoen en houtvezels.

Met het oog op de chemische filtrering bezit de oliekonditioner de eigenschappen de zuren te neutraliseren en de moddervorming tegen te werken. Dit geschiedt dank zij een dubbele chemische bewerking van het filtreermateriaal. De oliekondioner is dus bedoeld om de olie volledig te zuiveren en aldus de motor te vrijwaren van koolstof, modder, enz.

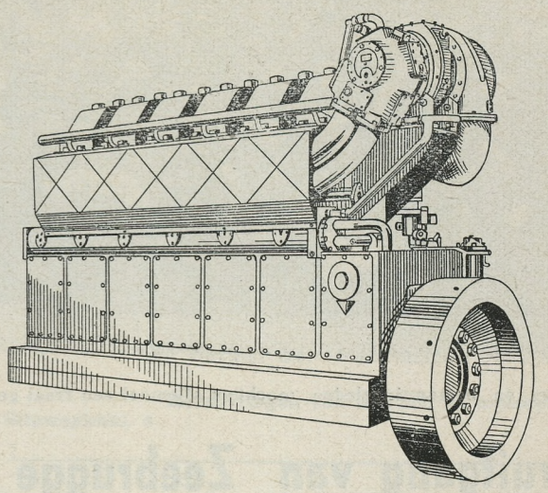
Hij heeft een grote kapaciteit en maakt het mogelijk olie en motor zuiver te houden gedurende een lange tijd.

Er bestaan hoofdzakelijk twee soorten oliekonditioners, zijnde de by-pass of afleiding konditioner en de full-flow of rechtstreekse konditioner.

Alhoewel aan deze laatste steeds de voorkeur moet worden gegeven, is zijn toepassing niet altijd mogelijk.

(Zie vervolg op blz. 15)

DE SEM-CARELS DIESELMOTOREN van het type B 3



De SEM-CARELS Dieselmotoren van het type B 3 zijn enkel werkende vertikale vier-takt-motoren met Bosch injectie.

Bij het bouwen van deze motoren hebben wij talrijke verbeteringen kunnen toepassen waarvan wij het nut hebben kunnen vaststellen sinds een reeds zestigjarige ondervinding met de vroegere types, in het bijzonder met het type 35, waarvan de faam reeds lang gevestigd is aan de Belgische kust. Zij worden gebouwd in eenheden van 3 tot 10 cylinders, met of zonder drukvulling, hetgeen toelaat een reeks vermogens te dekken gaande van 200 tot 1600 PK. Het merkwaardige van deze motoren is het feit dat van de grootste tot de kleinste eenheden de wisselstukken dezelfde blijven. Dit type kan als scheepsdieselmotor aangewend worden, mits toepassing van een omkeerkoppeling met snelheidsreductor, gezien het normaal geleverd wordt in snelheden gaande van 500 tot 750 omwentelingen per minuut. Het is vanzelfsprekend ook geschikt voor diesel-electrische voortstuwing, bij toepassing van een Voith Schneider der transmissie of als hulpmotor.

Bij het ontwerpen van deze motoren hebben wij bijzonder aandacht besteed aan een uiterst vereenvoudigde bouw, aan een volstrekte zekerheid en aan een zo groot mogelijke vereenvoudiging van het onderhoud en van de bediening.

Het valt natuurlijk buiten de grenzen van dit artikel om een uitgebreide beschrijving te geven van dit motortype, en daarom beperken wij ons ook tot enkele bijzonder opvallende eigenschappen.

De kussenblokken, zowel van onderkarter als van drijfstang zijn voorzien van stalen schalen met wit-metaalvoering. Het vernieuwen van deze schalen komt goedkoper uit dan het heropgieten van de vroegere gietijzeren of stalen kussenblokken. De drijfstang en de krukasschalen zijn verwisselbaar.

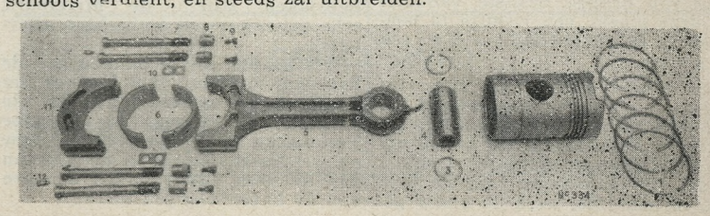
De krukassen zijn uit Siemens-Martin staal van 65-75 kg/mm2 vervaardigd. Hun afmetingen blijven steeds dezelfde van de kleinste tot de grootste vermogens, gezien zij meteen berekend zijn geweest voor de grootste motoren met drukvulling.

De watermantels en de voeringen vormen een van het cylinderblok onafhankelijk geheel, dat afzonderlijk gemonteerd wordt, en een gemakkelijke controle van de dichtheid toelaat.

De zuiger is in licht metaal, terwijl de zuigerpen vlottend is. De kleppen zijn in vuurvast staal. De Bosch-injectie is toegepast geworden op deze motoren.

De hierboven beschreven motor valt voornamelijk op door zijn uitzonderlijk stevige bouw, niet alleen in zijn geheel, maar tevens in al zijn onderdelen. Deze eigenschap is vooral het gevolg van de zeer bijzondere zorg die besteed werd aan de studie van de krachten die op de organen inwerken.

De vormen werden zó voorzien dat rekening werd gehouden met de eisen voor het onderhoud en terzelfdertijd alle vervormingen uitgesloten blijven zonder het geheel te zwaar te maken. De strenge principes welke ons geleid hebben bij studie en constructie van dit motortype hebben een goed gebalanceerde en uiterst kloeke motor voortgebracht, die zijn uitzonderlijke faam zonder enige twijfel ruimschoots verdient, en steeds zal uitbreiden.





Reders en bemanningsleden mochten allemaal een fraai geschenk in ontvangst nemen.



De flinke direkteur van de Zeebrugse vismijn : dhr Arthur Verhaegne.

De vooruitgang van Zeebrugge als vissershaven

De verkoop heeft honderd millioen frank overschreden

Het is onze lezers reeds bekend dat de vissershaven van Zeebrugge op 28 november jl., het verkoopcijfer van honderd millioen frank heeft bereikt.

Het Brugs stadsbestuur neeft deze heugelijke gebeurtenis op voortreffelijke wijze willen vieren.

Talrijke personaliteiten woonden het feest bij op 2e Kerstdag.



Reder A. Vanheetvelde die de verkoop boekte van de 100 milljoen

Het was elf uur toen de harmonie St Cecilia uit Brugge aan de vismijn aankwam, waar een grote menigte was opgekomen om de plechtigheid bij te wonen.

Het was burgemeester Van Hoestenberghe, thans reeds 87 jaar oud, die te dezer gelegenheid op het verhoog klom en een historische rede uitsprak, waaruit we hiernavolgende passages nemen :

«'t Was, in 1934, dat de gemeenteraad van Brugge, besliste, van hier op deze plaats, een vismijn te bouwen, op de uitsluitelijke kosten van de stad.

De vissersvloot die, tot dan, zijn bediening moest vinden, in het kleine schuilhaventje van 1907, bevatte, in 1935, 123 boten, en de opbrengst beliep tot 23.000.000 frank.

Met het aanvangen van de oorlog, in mei 1940, werd de nieuw gebouwde mijn, zeer zwaar beschadigd en, in de loop van de zomer 1944, werd ze, zoals ze ging en stond, stelselmatig afgebroken door de Duitsers.

Toen in september 1944 de kaaien insgelijks werden vernield, was de verwoesting volbracht zodat van gans de inrichting één kaaimuur van 280 meter ten noorden van de noorddok overbleef.

't Is daar dat een voorlopige mijn werd opgetrokken op een lengte van 50 meter en in september 1945 in dienst werd gebracht.

In mei 1949 werd de herbouwde mijn plechtig ingewijd door de Bisschop van Brugge.

In 1948 bediende zij een vloot van 143 boten, en de opbrengst beliep 93.000.000 frank.

Thans voor het eerst, sedert het ontstaan van onze vissershaven heeft het jaarlijks verkoopcijfer, in de vismijn, het bedrag van honderd millioen franken bereikt en ruimschoots overschreden.

Dit cijfer is een teken van de groei en de bloei onzer vissershaven die we heden met fierheid mogen vieren !

Wij hebben dit te danken aan de ondernemingsgeest en de durfkracht van de talrijke reders, die de vloot tot op 175 gemotoriseerde eenheden hebben gebracht, 20.000 P.K. de sterkte van Zeebrugge, de tweede vissershaven en de eerste garnaalhaven der kust.

Wij hebben het te danken aan de bemanning van de vloot : stuurlieden, motoristen, matrozen en lavers die dagelijks de verraderlijke zee trotseren, om hun belangrijke vangsten aan zee te brengen.

't Is te danken aan de handelaars, die door hun propaganda, hun bedrijvigheid en ondernemingsgeest, hun afzetgebied weten te verruimen, om binnenlandse en buitenlandse markten te veroveren.

't Is te danken aan al degenen die in het vissersbedrijf onzer haven betrokken zijn : de nijveraars, scheepsbouwers en ambachten allerhande.

Wij hebben dit te danken aan de havenautoriteiten : het bestuur der vismijn, het waterschoutambt, de Bruggen en Wegen, de stedelijke Technische dienst, het stadsbestuur en wel voornamelijk in de persoon van de heer Van Damme, Schepen met de havenbelangen belast.

Wij houden eraan van onze hartelijke gelukwensen te richten tot reder Van Heetvelde en de bemanning van de Z.145, die het geluk hadden de verkoop waarbij de honderd millioen werden bereikt, te mogen boeken.

Mijne Heren, reders en manschappen ik wil, vooraleer deze toespraak te eindigen, onze gedachten laten gaan naar dezen die, sedert 1905 op zee zijn vergaan ; naar 111 doden, wier namen in het marmer van het visserskruis zijn gegrift ; in 't bijzonder naar die twee jonge mannen Walter Vandierendonck en Fernand Savels die onlangs door de stormachtige baren der meedogenloze zee werden weggerukt.

Dat het stoere Visserskruis zijn barmhartige beschermende armen uitstrekke over de doden en de levenden van de Zeebrugse vloot !

REDER AUG. VANHEETVELDE AAN DE EER

De burgemeester nodigde vervolgens reder Aug. Vanheetvelde, die met zijn B.415 een trouwe verkoper is der haven van Zeebrugge, uit om zijn gedacht te zeggen.

Deze eenvoudige maar werklustige visser-reder, die nog regelmatig met zijn B.615 in zee gaat, bedankte het Brugs gemeentebestuur voor het mooi geschenk hem aangeboden en was gelukkig met zijn mannen de 100 millioen te hebben bereikt.

Hij zei, dat hij dagelijks in de radio door ministers, volksvertegenwoordigers en senatoren hoort spreken over de mijnwerkers en anderen maar zelden of nooit over vissers.

Hij zei verder : «Zijn wij vissers, dan waarlijk zo minderwaardig ?»

«Hoewel wij ook het voordeel hebben een bond te bezitten, is er ook het groot nadeel, dat niet alle vissers in dezelfde bond verenigd zijn en dat is in de kaart spelen van de administratie.

Waarom zouden wij als leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij en Hand in Hand Zeebrugge, aan 55 of 60 jaar geen recht hebben op een visserspensioen zoals de mijnwerkers ?

Ik sta nu al vele jaren ten dienste van de visserij en moet tot mijn spijt bekennen, dat wij nog maar weinig vooruitgang gemaakt hebben ten opzichte van de landman, omdat wij teveel verdeeld blijven als vissers. Het spreekwoord zegt : «Eendracht maakt Macht» en dat zouden we niet mogen vergeten».

PRACHTIGE GESCHENKEN

Daarop inviteerde schepen Pierre Van Damme alle reders een geschenk te ontvangen.

Het was een prachtige Brugse kunstteljoor voor de reder en een even kunstige cigarettenbakje voor ieder lid van de bemanning.

Met het drinken van een glaasje wijn en het spelen van enkele lustige deuntjes, eindigde deze eenvoudige maar aangename plechtigheid .

«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)



Van hart tot hart en met een oprechte geestdrift, die bevruchtend moet werken in het zakenleven van de kust, wensen U tientallen handelaars en nijveraars uit onze streek :

EEN GELUKKIG EN VOORSPOEDIG NIEUWJAAR 1956

HET BEHEER VAN S.A.I.T.

H. Baelskaai — Oostende

Het Beheer van FROID INDUSTRIEL

IJsfabriek

H. Baelskaai — Oostende

INDUSTRIELLE DES PECHERIES

Werkhuizen voor herstel van motoren

Rederijkaai — **Oostende**

Mr August LOY

Scheepsbouw

Nieuwe Werfkaai, 3 — **Oostende**

HULP IN NOOD

Verzekeringsmaatschappij vissersvaartuigen

H. Baelskaai — Oostende

HAND IN HAND

Kustvissersredersvereniging

Oostende — Zeebrugge

BRUNET en Co

Haring- - Sprot- - en Visgroothandel

Tel. 71339 — Oostende

FREYMAN en VANLOO

Agence maritime

H. Serruyslaan, 32 — Oostende

TANT GEBROEDERS

Garnaal- en Visgroothandel

Tel. 72583 — Oostende

N.V. MADELEIN

Haring- en Visgroothandel

Tel. 72322 — Oostende

Het Beheer der Werkhuizen SEGHERS

Herstellingen van schepen en motoren

Slipwaykaai, 4 — Oostende

Firma RAPH. HUYSSEUNE

Garnaal- en Zeevisgroothandel

Tel. 54142 — Zeebrugge

PEDE AUGUST

Haring- en Visgroothandel

Mijn, Tel. 72943 — Oostende

ROOSE CHRISTINE

Visgroothandel

Tel. 72013 — Oostende

VAN GHELUWE J.

Visgroothandel

Tel. 72071 — Oostende

Med. LINGIER-BURCKE

Garnaal- en Visgroothandel

Tel. 72148 — Oostende

KNOCKAERT OSCAR

Haring- en Visgroothandel

Tel. 71130 — Oostende

CAFE ROYAL SOVEREIGN

«Bij Notje»

Vindictivelaan — Oostende

Mr en Mw VANDENBUSSCHE

Kantien van de Vismijn

GARAGE WYBO

Auto Garage du Littoral

Torhoutsteenweg, 66 — Oostende

Oostende

In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron aan 7,50 t.h. niet begrepen. Ook betreft het lieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijongekopte en ongereinigde vis. Gezen.

xxx

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

Grotere visaanvoer, alhoewel slechts twee dagen werd verkocht. Grootste aanvoer op de dinsdagmarkt, met groot overwicht van IJslandse ronde soorten. De prijzen voor deze vis waren dan ook lager dan de voorgaande week. De tongenaanvoer echter was veel lager en bedroeg slechts de helft van het gewicht van vorige week. De prijzen voor fijne soorten waren weer zeer hoog, zodat spijts de weinig omvangrijke vangsten toch nog veel lonende besommingen konden geboekt worden.

Van de Noordzee visgrond werd veel minder aangebracht dan verwacht ; ook van alle andere visgronden wordt minder op de markt gebracht, zodat we als besluit kunnen zeggen dat de markt tamelijk eenzijdig was, vooral op de sluitingsmarkt. In totaal werden uit 31 vangsten 9502 bennen vis en 13 900 kgr tong aangevoerd die verdeeld waren als volgt :

7 IJslanders met 7550 bennen vis. Grootste aanvoer dinsdag. Tamelijk kleine vangsten. Goede prijzen, iets hoger dan vorige week.

3 schepen van de Noordzee met 700 bennen vis. Minder dan verwacht. Dure witte kabeljauw. Lonende opbrengsten.

Minder kanaalschepen. Samen 400 bennen vis en 4000 kgr tong uit 4 vangsten. Ook deze soorten maken goede prijzen, vooral tong.

De Witte Bankers voeren uit 5 vangsten 205 bennen vis en 5800 kgr tong aan. Weinig omvangrijke vangsten, vooral kleine tongenvangsten.

Twee vaartuigen van de Oost met 100 bennen vis en 1500 kgr tong, en 10 West schepen met 547 bennen vis en 2506 kgr tong.

Grote garnaalvangsten en betere prijzen. De sprotvangsten blijven klein en deze visserij is dan ook weinig of niet renderend.

	24-12-1955	27-12-1955	28-12-1955
Tongen, grote — Sole, grosse	.....	49,—56,50	50,80-58,—
3/4 tongen — Sole 3/4	.....	59,20-62,—	64,—67,—
Bloktongen — Sole moyenne	.....	60,—64,—	63,80-67,20
Voor-kleine — Petite	60,—	55,60-61,—	59,—67,20
Kleine tongen — Toute petite	40,—	46,—49,—	49,—53,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	47,30-48,40	44,—45,—	48,—63,—
Middel — Moyenne	31,60	38,—43,—	35,—45,40
Kleine — Petite	21.40-22,60	14.80-17,—	24.40
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	8,50-12,—	11,—11,60
Grote iek — Grosse	.....	11,50-16,—	15,80
Kleine iek — Petite	.....	12,80-14,—	17,20-19,10
Iek 3e slag — 3e sorte	6,90	12,—12,60	16,40-18,20
Platjes — Toute petite	4,80	6,60- 8,—	9,40-12,80
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	9,80	.....
Middel — Moyen	.....	7,40- 8,—	.....
Kleine — Petit	.....	6,60-10,—	7,20
Heek, grote — Merlu, gros	.....	24,—	.....
Middel — Moyen	.....	9,—15,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	8,30-18,—	8,60-19,—
Rode poon — Perlon	.....	9,40	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	12,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	15,80-22,—	19,80-27,40
Gullen — Petit cabillaud	.....	5,60-15,20	9,80-19,40
Hozemondhamme — Baudroie	.....	21,50-27,—	23,—26,—
Wijting — Merlan	5,40	5,40- 9,20	7,20- 9,80
Schar — Limande	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	8,10-21, —	13,50
Zeehaai — Aiguillat	.....	10,20-11,50	11,50-12,20
Hondshaai — Rousette	.....	8,80- 9,50	11,10-12,60
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	23,—34,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	15,70
Keilrog — Raie radiée	.....	18,—21,—	23,—
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	16,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....
Lom — Erosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	6,40- 6,60	9,40
Leng — Lingue	.....	9,70- 9,80	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	7,60-10,80
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng gual	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	2,— 2,80	4,20
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	17,40
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse			

ZATERDAG 24 DECEMBER

WEST

			Tongen	
N.184	2	23	84	14.270
O.77	2	4	367	12.980

Twee schepen van de West met geringe vangsten. Hoge tongprijs.

MAANDAG 26 DECEMBER

Geen verkoop.

DINSDAG 27 DECEMBER :

IJSLAND				
O.293	18	1800	——	462.953
O.316	18	1500	——	616.660
O.286	18	500	——	271.910
O 92	18	1000	——	335.264
O.335	18	900	——	454.815
NOORDZEE				
O.118	17	200	——	119.290
O.94	17	300	——	149.240
KANAAL				
O.228	17	100	1200	158.610
Z.745	15	100	1000	135.200
WITTE BANK				
Z.528	16	60	1500	170.640
Z.403	13	40	1100	112.750
WEST				
Z.24	3	35	350	44.540
O.196	7	100	700	72.030
Z.30	4	80	400	67.940
N.806	2	15	——	14.840
O.152	9	100	600	88.100
N.819	10	100	——	68.260
N.7	5	60	——	36.880

Omvangrijke visaanvoer vooral van IJsland. Weinig tongen. Grote vangsten van de West. Weinig Noordzeevis. Fijne vissoorten blijven zeer duur, vooral tong. IJslandse soorten zijn gedaald bij vorige week. Lonende besommingen op een paar na.

WOENSDAG 28 DECEMBER

IJSLAND				
O.298	18	1100	——	414.285
O.236	17	750	——	321.050
NOORDZEE				
Z.212	17	200	——	160.520
KANAAL				
O.292	13	100	1000	143.660
O.174	13	100	800	129.750
OOST				
Z.472	11	50	900	124.040
Z.510	12	50	600	88.940
WEST				
O.276	4	30	——	41.510
WITTE BANK				
O.265	13	40	1200	134.290
Z.422	13	40	1000	104.730
Z.537	11	25	1000	124.270

Minder vis dan gisteren en minder dan verwacht, vooral van het Kanaal. Weinig vis van de Noordzee. Geringe tongenaanvoer. Stijging voor bijna alle soorten, in het bijzonder tong, tarbot en kabeljauw.

GENT

VAN 17 TOT 23 DECEMBER 1955

(per kgr)

Tongen, 3/4 in kg 70-76 ; Tongen v/kleine 58-65 ; Tongen kleine 48-55 ; Tarbot grote 80 ; Tarbot middel 55-60 ; Grote iek 30-32 ; Kleine iek 26-28 ; Schelvis grote 45-48 ; Rog 20-23 ; Rog gekuist 44-49 ; Kabeljauw 28-55 ; Gullen 19-23 ; Wijting 16-17 ; Hondshaai gepeld 44-48 ; Makreel 22 ; Zeebaars repen 42 ; IJle haring 15-16 ; Koolvis 18-24 ; Garnalen 60.

OPBRENGST VAARTUIGEN TE ZEEBRUGGE

VRIJDAG 23 DECEMBER :			
Z.248	4	50	29.610
Z.470	4	45	25.320
ZATERDAG 24 DECEMBER :			
Z.330	3	55	20.940
Z.274	4	70	46.040
Z.718	3	30	21.360
Z.517	3	35	23.630
Z.605	2	23	10.810
Z.520	1	10	5 500
Z.476	2	20	7.090
Z.515	4	20	8.020
Z.561	7	85	58.320
Z.519	3	40	19.950
Z.233	4	55	32 460
Z.406	2	20	15.080
Z.530	1	6	2.409
DINSDAG 27 DECEMBER :			
Z.201	6	100	56.220
Z.558	3	65	35.330
Z.480	3	45	26.440
Z.449	7	125	66.330
Z.204	3	35	25 080
Z.240	7	105	54.860
Z.552	10	115	62.310
Z.475	3	65	36.710
Z.323	3	35	16.680
Z.512	3	30	18.520
Z.434	2	25	12.780
Z.526	10	175	71.190
Z.420	4	80	65.500
Z.467	1	23	11.530
Z.251	6	75	50.660
Z.435	10	165	130.300
WOENSDAG 28 DECEMBER :			
Z.477	4	50	34.800
Z.454	4	55	37.640
Z.409	8	40	40.640
Z.432	7	100	65.020
Z.456	2	35	21.600
Z.199	7	40	63.590
Z.418	6	65	42.090
Z.463	10	130	96.050
Z.460	8	85	59.330
DONDERDAG 29 DECEMBER :			
Z.462	6	50	54.100
Z.473	7	50	73.970

Verwachtingen

ZATERDAG 31 DECEMBER :

Witte Bank : Z.514, O.342.

MAANDAG 2 JANUARI :

Geen verkoop.

DINSDAG 3 JANUARI :

IJsland : O.83, O.395, O.324.
Kanaal : O.132, O.102, Z.546.
Witte Bank : Z.419, Z.549, Z.540.
Noordzee : O.215, O.108, O.231.
West : O.210.

WOENSDAG 4 JANUARI :

IJsland : O.318, O.89, O.85, O.296.
Noordzee : O.224, O.237.
Witte Bank : O.235, Z.171.
Kanaal : O.166, O.345, O.239, Z.459.
West : O.33.

VERMOEDELIJK :

Van 120 tot 239 PK :
16-12 : O.147.
28-12 : O.70, O.77, O.532.
29-12 : O.276.

Men vraagt VOOR DE VISMIJN OOSTENDE een PERSOON kunnende vis kopen en reinigen. Schr. bur. blad onder nr. 4747V.

WEGENS ZIEKTE : DRINGEND OVER TE NEMEN goed bekl. VISWINKEL, zr gd gel., m. frigo en alle mat. Pr. 40.000 fr. Tel. : 33.55.79.

SCH.180 IN AANVARING MET FRANS SCHIP

De Scheveningse motorlogger SCH.180 «Mr Joh. Last» van de N. V. rederij v.h. Frans Vrolijk te Scheveningen is donderdagmorgen in het Engelse Kanaal op twintig mijl uit de Franse kust bij Dieppe in aanvaring geweest met een Frans schip. De Fransman liep een groot gat in het voorschip op en de kop van de Scheveningse logger werd platgedrukt, waardoor het schip water begon te maken. De logger was evenwel drijvende te houden en wist met de «Janny» SCH.61 in de nabijheid de volgende dag Hoek van Holland te bereiken.

ADVIESCOMMISSIE BIJZONDERE VISSERIJ FINANCIERING

De minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening en zijn collega van Financiën hebben besloten een adviescommissie voor de bijzondere visserijfinanciering in te stellen. Deze commissie heeft tot taak de Herstelbank van advies te dienen over welke bij die maatschappij ingediende aanvrage van door de staat gegarandeerd crediet bij de bouw of bij het overnemen van een vissersvaartuig. Ook omtrent het eventueel verlenen van faciliteiten aan de credietnemers wordt door de betrokken commissie geadviseerd. In het bijzonder echter zal de commissie haar oordeel uitspreken over de vaag of het te bouwen of over te nemen schip past in het kader van de plannen tot sanering van de zeevisserij in Nederland. In de commissie hebben zitting vertegenwoordigers van beide ministeries, scheepvaartinspectie, Bedrijfschap voor Visserijprodukten, Stichting voor de Nederlandse visserij en de werknemersorganisaties. Het secretariaat van de commissie berust bij de Herstelbank.

◆ ◆ ◆

STANDBEELD VOOR DE UITVINDER DER ZOUTE HARING TE BIERVLIET (NEDERL.)

Op de marktplaats te Biervliet wil men een standbeeld oprichten voor de aldaar geboren Willem Beukelszoon, de man aan wie alle haring bereidende landen zoveel verschuldigd zijn. Rond de jaren 1400 vond Willem Beukelszoon een manier om haring te kaken, kelen en zouten dat de smaak er zeer door verfijnd werd en men ze lang kon bewaren.

De ganse Nederlandse visindustrie die door de bereiding van de «Beukeling» zoals dit soort haring wordt genoemd, groot geworden is, maakt er een erezaak van voor deze verdienstelijke zoon van Biervliet een gedenkteken op te richten. Z.K.H. Prins Bernhard neemt het voorzitterschap waar van het komiteit daar mede belast.

Marktoverzicht IJmuiden

Bij het samengaan van de vraag naar vis en de geringe aanvoeren als gevolg van stormweer om de Noord en het binnenlopen van de trawlers voor de feestdagen, hebben ook op de laatste dagen in de vorige week goede prijzen aan de vis bezorgd. Haring liet vrijwel verstek gaan, maar de schelvis en vooral wijting stroomde dinsdag na de Kerst weer toe.

VREEMDE VISSERS TE DIEPPE

Over het weekeinde verbleven 104 Hollandse en 60 Duitse vissersvaartuigen, die in het kanaal de haringvangst bedrijven, in de haven van Dieppe. Het gaf een gewoel van belang met ongeveer 2.700 vissers aan wal.

Van donderdag tot en met dinsdag verschenen acht trawlers en 100 loggers en kotters aan de afslag met in totaal 14 590 kisten vis, waarvan 6000 haring (gevangen door een enkele trawler en loggers), 2350 wijting, 1800 schelvis, 1300 schol, 1200 tong en tarbot, 750 koolvis en 700 kabeljauw en gul.

DONDERDAG was de trawler «Dirkje» uit het Kanaal met haring aan de afslag en zorgden negen loggers en kotters voor wat visaanvoer. Die bestond in totaal uit 1800 kisten, waarvan 1550 haring, 100 schol en 100 tong. Schol was vooral voor de kleine soorten (binnenland !) prijzig en maakte f. 66 tot f. 38 voor de platjes. De grove soorten voor export maaiten gemiddeld f. 41. De haring ging weg voor f. 22 tot f. 17 en de tong haalde de hoogste prijs van dit jaar : f. 6 40 tot f. 3 20 per kgr. De «Dirkje» besomde f. 22.000.

VRIJDAG losten de trawler KW. 81 en 16 loggers en kotters in totaal 2600 kisten, waarvan 1500 haring, 350 wijting, 250 schol, 125 tong en tarbot, 200 schelvis. De prijzen waren weer uitstekend. Voor de vrijdagmarkt deed de schelvis het prima : f. 54 tot f. 23 per 50 kgr. Schol en tong bleven zeer prijzig, terwijl kabeljauw voor export wegging voor f. 91 tot f. 58. Wijting ging bij aan verwachting voor grotere aanvoer zakken en maakte f. 28 tot f. 15. Makreel werd duurder door f. 38 tot f. 28 te doen en de haring haalde f. 19 tot f. 13. Besommingen : KW.81 f. 17.640.

ZATERDAG waren de trawlers SCH.117 en «Deining» en voorts 14 loggers en 20 kotters binnen met 2900 kisten, waarvan 1350 haring, 424 tong, 225 wijting, 100 kabeljauw, 125 koolvis en 100 makreel en 125 schelvis. Ook nu weer uitstekende noteringen. Schelvis was zelfs zeer duur vlak voor de Kerst. Men betaalde voor een kist kleine schelvis f. 43 tot f. 35. Grote schelvis deed f. 60 tot f. 56. De tongprijzen zakten iets, maar de schol bleef vasthouden aan de hoge koers. Makreel deed f. 23 tot f. 21 en haring f. 15 tot f. 14. Besommingen : SCH.117 f. 15.000 ; «Deining» f. 17.200.

DINSDAG, de eerste marktdag na de Kerstdagen, waren present 4 vistrawlers, 21 loggers en 20 kot-

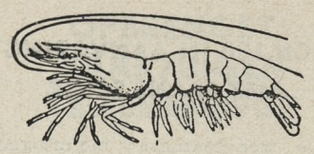
(Zie vervolg blz. 10)

IJmuiden

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

	22-12-1955	23-12-1955	24-12-1955	27-12-1955	28-12-1955
Tongen, grote	6,40- 5,40	6,40- 4,90	4,60- 4,—	4,40- 3,60	4,30- 4,—
Sole, grosse	6,— 4,60	5,70- 4,30	4,40- 3,80	4,— 3,40	4,20- 3,50
3/4 tongen	4,20- 3,60	4,10- 3,70	4,20- 3,70	3,90- 3,40	3,90- 3,60
Sole 3/4	4,10- 3,60	3,90- 3,60	4,20- 3,70	3,80- 3,50	3,80- 3,60
Bloktongen	3,40- 3,20	3,35- 3,15	3,80- 3,25	3,60- 3,25	3,60- 3,30
Sole moyenne	5,40- 4,30	5,60- 4,60	4,60- 3,70	3,30- 2,30	3,20- 2,60
Voor-kleine	.....	.....	194,—180,—	122,—	.....
Petite	56,—	51,—	75,—33,—	59,—37,—	.....
Kleine tongen	.....	.....	.....	.....	.....
Toute petite	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot, grote	.....	.....	.....	.....	.....
Turbot, gros	41,—	43,—40,—	50,—41,—	40,—27,—	32,—28,—
Middel — Moyenne	42,—	45,—41,—	52,—42,—	39,—28,—	39,—32,—
Kleine — Petite	41,—	51,—42,—	48,—43,—	55,—40,—	54,—52,—
Griet — Barbue	45,—30,—	52,—42,—	52,—39,—	42,—40,—	54,—51,—
Middel — Moyen	66,—38,—	46,—32,—	52,—27,—	66,—36,—	58,—30,—
Kleine — Petit	.....	41,—38,—	60,—56,—	54,—23,—	24,—17,—
Schol — Plie	.....	54,—42,—	50,—41,—	41,—22,—	32,—22,—
Grote iek — Grosse	.....	55,—23,—	43,—35,—	30,—22,—	29,—23,—
Kleine iek — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	.....	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	23,—20,—	.....	31,—25,—	.....
Kleine — Petit	72,—	91,—58,—	82,—46,—	114,—48,—	114,—57,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	32,—21,—	42,—23,—	41,—18,—	.....
Middel — Moyen	.....	110,—82,—	124,—	102,—90,—	100,—82,—
Kleine — Petit	31,—	28,—15,—	29,—18,—	23,— 8,—	16,— 8,—
Rog — Raie	43,—35,—	38,—22,—	41,—23,—	38,—	35,—
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	26,—	.....	30,—28,—	37,—30,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	38,—28,—	23,—21,—	35,—23,—	33,—22,—
Wijting — Merlan	.....	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	34,—	34,—	34,—30,—	36,—30,—
Volle haring — Hareng	.....	41,—33,—	.....	52,—31,—	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	22,—17,—	19,—13,—	15,—14,—	20,—15,—	20,—16,—
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	3,40	.....	3,60- 2,25	3,20- 2,70
Steur — Esturgeon	.....	29,—18,—	27,—17,—	32,—18,—	31,—16,—
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	35,—	36,—53,—	44,—34,—	42,—36,—
	.....	.....	.....	.....	.....

	NIEUWPOORT		ZEEBRUGGE			
	27-12	28-12	24-12	27-12	28-12	29-12
Grote tong — Grosse sole	53-54	46-48	57	56	53-54	52-53
Bloktong — Sole moyenne	55-58	54	60	55	63-68	54-55
Fruittong — Sole 3/4	55-59	54	68	61-62	68-74	60
Schone kleine tong — Petite sole	52-54	50-51	69	60-63	68-76	61-62
Kleine tong — Toute petite sole	42-43	44-45	53	58-60	62-68	60-65
Grote tarbot — Gros turbot	50-52	...-...	65-68	50-556	55-57	42-48
Middelm. tarbot — Turbot moyen	36-40	...-...	40-50	25-30	41-45	30-35
Varia — Divers	24-28	22-23	20-22	18-20	24-26	22-25
Griet — Barbue	24-26	...-...	...-...	25	25	...-...
Pieterman — Grande vive	34-36	.....-	...-...	25	**38**	**31**
Grote pladijs — Grosse plie	6-7	8-9	7	5-6	7-8	8-9
Middelm. pladijs — Plie moyenne	7-8	12	9-11	8-10	10-11	11-13
Kleine pladijs — Petite plie	5-8	8-9	11-13	9-10	12-15	14
Deelvis — Portion	...-...	...-...	8-9	6-7	8-11	**12**
Kabeljauw — Cabillaud	22-23	...-...	20-23	20-24	24	22
Gul — Petit cabillaud	17-19	17-18	...-...	...-...	12	14
Keilrog — Raie radiée	19-21	...-...	...-...	18-21	22	20
Rog — Raie	16-18	18	14-18	14	15-19	15
Tilten	11-13	...-...	12	11-13	14-15	10
Scherpstaarten	6-12	7-11	...-...	12	13	...-...
Halve man	...-...	...-...	7-8	7-8	...-...	...-...
Grote wijting — Gros merlan	7-8	8	4-6	6-7	7-10	6-7
Kleine wijting — Petit merlan	5-6	6	...-...	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Schar — Limande	6-10	8-9	8	7-8	...-...	10
Zeehaai — Aiguillat	8	...-...	...-...	8-9	. .-...	...-...
Zeehond — Chien de mer	7-8	...-...	...-...	9-10	...-...	...-...
Robaard — Grondin rouge	14-16	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	4-6	...-...	4-6	...-...	4	...-...



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 840.06
Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse gepelde garnalen

Thuisbestelling

in de grote centra

Verzending

in gans 't land

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
24-12	2	1.806	27.250			
27-12	18	356.350	3.359.922			
28-12	11	130.750	1.787.045			
Tot.	31	488.906	5.174.217			

IJLE HARINGAANVOER TE OOSTENDE

19-12	22	83.600	316.765	2.98	4,24	3.78
20-12	26	153.020	560.144	2.—	3.94	3.66
21-12	30	12.986	62.661	4.44	5.52	4.82
22-12	28	65.900	204.470	2.63	3.26	3.10
23-12	14	15.400	51.083	3.10	3.60	3.30
24-12	9	4.995	18.840	3.43	4.12	3.77

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

20-12	19	2.840	37.149	9,—	15,—	13,08
21-12	6	**314**	6.000	17,—	22,—	19,10
22-12	13	2.101	27.916	9,50	16,—	13,28
23-12	16	2.158	30.391	9,—	18,—	14,08
24-12	4	692	11.823	14,—	24,—	17,08
27-12	7	1.543	25.929	15,—	19,—	16,80

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

20-12	24	5.864	68.202	9.88	14.36	11.63
21-12	18	3.256	35.830	7.22	12.96	11.—
22-12	12	2.736	22.354	7.96	8.27	8.17
23-12	18	2.442	20.198	7.99	8.42	8.27

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	10	1.111	15.976	12,—	16,50	14,38
23-12	10	1.608	21.692	7,90	20,—	13,49
24-12	18	1.320	21.168	7.80	23,—	16.36
27-12	4	429	6.263	11,50	15,—	14,60

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

27-12	11	22.890	276.662
28-12	1	912	11.850

VOLLE HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

23-12	2	2.200	7.490

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

22-12	4	595	4.481
23-12	2	350	2.695

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

22-12	31	15.842	320.198	10,—	24,—	20,21
23-12	24	8.306	201.543	15.—	29.—	24.26
24-12	24	8.260	218.665	23.—	32.—	28.45
27-12	1	32	607	20,—	—.—	20,—

V. CORNEILLIE Jn.
VIS — HARING
GARNALEN
Pakhuis 125 — Oostende
Tel. 75789

VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !

BRUSSEL

VAN 17 TOT 23 DECEMBER 1955
(per kgr)

Tongen 3/4 in kg 84-92 ; Tongen v/kline 80 ; Tarbot kleine 46-60 ; Grote iek 32-35 ; Schelvis grote 50-60 ; Rogvlerken 70-80 ; Kabeljauw 58-62 ; Hozemondhamme 70-80 ; Wijting 18-24 ; Arend (Pieterman) 60 ; Makreel 24 ; Zeebaars repen 58; IJle haring 18-20 ; Heilbot 100 ; Koolvsi 32-36 ; Garnalen 48-56.

IJSLANDSE VISSOORTEN

	27-12-1955	28-12-1955	
Schelvis groot	9,60-17,20	8,60-16,—	.....
Midd.	5,60- 9,80	5,60-10,—	.....
Klein	3,40- 7,—	4,60- 5,40	.....
Kabeljauw	11,80-20,60	17,80-22,20	.....
Gullen	9,40-17,80	16,80	.....
Wijting	3,40- 6,80	3,60- 6,20	.....
Schaat	7,40-17,—	9,80-16,80	.....
Zeebaars	8,40-13,—	13,20-13,40	.. ..
Leng	9,40-13,80	10,80-15,40	.....
Schartong	6,— 7,—	6,20- 6,40	.....
Heilbot	21,—42,50	21,—46,—	.....
Koolvis	8,—11,20	12,60	.....
Hondstong	5,40-10,20	4,80- 9,20	.. ..
Zeewolf	. .....	.....	.....
Platen	10,—14,20	.....	.....

MARKTOVERZICHT IJMUIDEN

(Vervolg van blz. 9)

ters met 7200 kisten, waarvan 1600 kisten haring, 1800 wijting, 1500 schelvis, 525 tong, 550 schol, 550 koolvis, 400 kabeljauw en gul en 150 makreel. Uitgezonderd de kleine scholsoorten, kabeljauw en makreel hadden de meeste vissoorten neiging tot lichte prijsdaling. Platjes deden f. 66 tot f. 36, grote schol daarentegen f. 40 tot f. 27. Kabeljauw was duur met f. 115 tot f. 50, evenals makreel bij geringe aanvoer f. 35 tot f. 23 deed. De schelvis noteerde nog f. 54 tot f. 22 per 50 kgr. Tong daalde iets in prijs, wijting maakte bij deze grote aanvoer f. 20 tot f. 8 (ofwel de opvangprijs).

WOENSDAG waren te IJmuiden aan de afslag vier trawlers, de Haarlem, Herman, Vikingbank en Gelria en zes loggers en kotters met 5500 kisten vis, waarvan 2400 haring, 1500 wijting, 750 schelvis, 300 makreel, 175 zwarte koolvis, 150 gul en kabeljauw, 150 schol en 4000 kg. tongen. Hoewel alle vissoorten, uitgezonderd de wijting bij haar grote aanvoer, goed werden betaald, lag er toch nog een lichte dalende tendenz in de markt. De grove scholsoorten en de tong werden tenminste iets minder betaald, terwijl ook schelvis met f 32 tot f 20 aan de lagere kant was. Kabeljauw was duur door f 114 tot f 57 per 50 kgr. te noteren, terwijl haring en makreel respectievelijk f 20 tot f 16 en f 33 tot f 22 deden.

VISHANDEL EN NIJVERHEID

De miserie in de viskleinhandel

Dat het met onze middenstand in België niet rooskleurig gaat, is zeker. Het is een lang verhaal om alle oorzaken hiervan op te noemen.

Voor ons is het steeds de bedoeling geweest én de belangen van de rederijen én die van de handel te steunen. Dat dit niet altijd gemakkelijk is, is waar, omdat de verschillende belangen maar al te zeer uiteenlopen. Er is kritiek geweest en we zijn steeds zo objectief geweest om alle kritiek weer te geven.

Dit is niet een kwestie van moed, maar van doorzicht en zoeken naar een oplossing voor de vraagstukken die gemeenschappelijk zijn.

Zo ontvingen we, een paar weken geleden, een brief van een kleinhandelaar uit A., die ons zeer interessante opmerkingen ten beste geeft. Uit een schrijven van een andere vishandelaar uit een andere stad, leren we eveneens zekere moeilijkheden van de kleinhandel kennen.

We geven ze hier gaarne weer, opdat de verantwoordelijke overheid zich ook eens zou buigen over het vraagstuk van de viskleinhandel.

★

En hier komt dan de eerste brief :

«Ik heb met veel belangstelling kennis genomen van de verslagen van de Propagandavereniging voor Visverbruik, en van de aankondiging van het propagandaplan om elke Belg aan te zetten meer vis te eten, en aldus onze ekonomie te bevorderen door het ontwikkelen van een grote nationale nijverheid.

Sinds meer dan dertig jaar ben ik kleinhandelaar in vis in het land, en ik meen wel ook mijn stem te mogen laten horen in dit koor. Ik geloof dat de «Propagandavereniging voor Visverbruik» een verkeerde weg heeft ingeslagen voor een zeker gedeelte van haar aktiviteit. Wanneer ze wenst het visverbruik in grote mate te doen toenemen in ons land, zou haar eerste rol moeten zijn, zich te buigen over de moeilijkheden van de kleinhandel, en van hen te helpen in de mate van het mogelijke.

Zoals de meeste andere handelaars, hebben de vishandelaars thans talrijke verplichtingen waarmede ze rekening moeten houden, ze worden bovendien regelmatig gecontroleerd door het Ministerie van Ekonomische Zaken en ze moeten aanzienlijke bedragen betalen aan vergunningen en verscheidene en talrijke taksen. Om te kunnen verkopen moeten ze eveneens op zich nemen de aanzienlijke kosten van installatie, vervoerkosten en publiciteit. Bovendien hebben ze het risiko van hun waar niet op tijd te kunnen verkopen, waar die aldus totaal verloren gaat.

Het zijn bijgevolg ECHTE SPECIALISTEN IN DE VERKOOP VAN VERSE VIS en wat stelt men vast ? Dat talrijke kruideniers, groentenhandelaars en andere niet gespecialiseerde kleinhandelaars toelating krijgen om ook vis te mogen verkopen. Hoofdzakelijk wordt dan nog bevroren of slecht verzorgde vis verkocht, wordt de klient aldus bedrogen, en krijgt men minder viseters. Er zijn bovendien firma's (?) die minder skrupuleus zijn dan eerlijk, die vis per briefwisseling verkopen. Elke week, in iedere afdeling van de Staatsadministratie, in talrijke private ondernemingen met een zeker personeel, komen aanbiedingen binnen die bedienden en werklieden aanzetten hun wekelijks vispakket rechtstreeks te bestellen bij een of andere vismijn.

Deze prospectussen zijn dan nog opgesteld in termen die rechtstreeks schade berokkenen aan de viskleinhandelaars. En hier komen dan nog de commissielonen in het spel. Wij zien — helaas maar al te dikwijls — dat diensthoofden zich in de plaats stellen van de vishandelaar om bestellingen te oogsten. Hierin zien zij enkel hun eigen belang en denken geen ogenblik aan de BEROEPSVISHANDELAARS die, om te mogen vis verkopen, allerlei taksen moeten betalen.

Dat is oneerlijke open concurrentie, die zo maar toegelaten wordt, ten nadele van de vishandelaars.

Moet ik er bij voegen dat dergelijke praktijken de klient afschrikken en weerhouden van vis te eten ? De vis die aan deze bedienden en werklieden gezonden wordt is niet altijd van de eerste kwaliteit, en meest krijgen ze dan nog bevroren vis. De uiterst lage en aanlokkelijke prijzen kan men maken door minderwaardige kwaliteit aan te bieden.

Bijgevolg is het de visnijverheid zelf die hieronder te lijden heeft.

Anderzijds bevoordeligt men niet voldoende de invoer. Men deelt slechts invoervergunningen uit na veel moeilijkheden en, voor wat de garnaalhandel betreft, kan men praktisch spreken van een monopolium dat aan enkele firma's voorbehouden blijft die niet aarzelen speculatieve winsten te maken.

De «Propagandavereniging voor Visverbruik» of gelijk welk ander officieel organisme, dat wenst het visverbruik in ons land uit te breiden, zou in de eerste plaats deze toestand moeten onderzoeken, een zekere kontrole uitoefenen, de minder eerlijke firma's verplichten enkel vis van eerste kwaliteit te verkopen en de oneerlijke konkurrentie doen ophouden van de verkoop per briefwisseling en per kommissieloon door middel van personen die noch handelaar zijn, noch hiervoor toelating hebben gekregen van het Ministerie van Ekonomische Zaken. Tenslotte zou het stelsel van het toekennen van invoervergunningen moeten herzien worden.

Pas dan zou een doelmatige en vruchtbare kampagne kunnen gevoerd worden, zo op de eerste plaats steun verleend wordt aan de kleinhandel in vis die de enige zijn die het visverbruik in ons land kunnen doen verhogen».

★

Uit een brief van een andere lezer-kleinhandelaar halen we het volgende :

«Jaarlijks worden door de viskleinhandelaars belangrijke sommen uitgegeven voor schoner en moderner inrichtingen van hun zaak, voor gemakkelijker werken in hun winkels, voor het beter verzorgen van de vis, voor hygiene en service aan het klienteel.

Terecht mag het, en moet het gezegd worden : dat geld is tenminste goed besteed, dat is ook propaganda.

Het is erg gesteld met de vishandel, het visverbruik loopt terug en de oorzaak hiervan ligt niet in het binnenland, waar wij slechts kunnen verkopen wat wij kopen kunnen, maar wel aan de kust : onstabiele markt en slechte hoedanigheid van de aangevoerde vis.

De vishandel heeft zijn zorgen : aan de toonbank staan en een kieskeurig klienteel bedienen, wat zal me morgen weer aangesmeerd worden, hoe zal ik deze week het klienteel dat ik in jaren heb opgebouwd kunnen voldoen met de vis die vandaag op de markt te krijgen was, en dan nog aan zulke overdreven prijzen, dat niet eens 10 t.h. winst kan gevraagd worden, terwijl de belastingen minstens 35 t.h. aanrekenen, hoe zal ik mijn schulden betalen : huur, licht, papier.

Dan is daar de concurrentie van Nederlanders die zich in België komen vestigen : in Nederland bestaat er een veeleisende vestigingswet, in ons land kan de eerste de beste nietsnut een viswinkel beginnen en, zonder skrupules, handel drijven en de hele branche bederven».

Zakkalender met hoogwatergetijen

Ook de handige en practische zakkalender met hoogwatergetijen is verschenen. De prijs van dit kalender bedraagt zes frank. Hij is verkrijgbaar in alle boekhandels, of op onze burelen : St. Jorisstr. 18, Oostende.

ZOPAS VERSCHENEN

Belgisch Nederlandse Visserijalmanak 1956

De Belgische Nederlandse Visserijalmanak is zopas van de pers gekomen. Zoals steeds werd aan dit werk de grootste zorg besteed en wordên in dit lijvig boek alle mogelijke inlichtingen betreffende de visserij vermeld.

Ieder jaar is deze uitgave totaal uitverkocht, zodat men best doet niet te lang te wachten een eksemplaar te bestellen.

De Visserijalmanak is verkrijgbaar door storting van 175 fr. op P.C.R. nr 41.89.87 van «Het Visserijblad», Oostende.

Vermeldt op Uw strook : «Visserijalmanak».

Verder is de almanak ook verkrijgbaar op volgende adressen : Hand in Hand, Oostende ; Hand in Hand, Zeebrugge ; Onderlinge Visafslag, Oostende.

Verkrijgbaar in Nederland : NV. Observator, West-Zeedijk, 52, Rotterdam - C, Nederland.

HET SUCCES VAN DE MODERNE OESTER- EN KREEFTENKWEKERIJ

De Kerst- en Nieuwjaarstijd is een zalige tijd voor degenen die er aan houden zich aan fijne spijzen en dranken tegoed te doen. En wie doet dit niet eens ?

Wie houdt niet van mosselen, van oesters, van kreeften ?

Vooral wanneer ze van eerste klas gehalte zijn. Maar... daar ligt de knoop ! Wie garandeert U de goede kwaliteit van deze lekkernijen ?

We kunnen hierop een kordaat antwoord geven.

De Moderne Oester- en Kreeftenkwekerij, met zijn prachtige installaties in het Handelsdok.

Want niet iedereen kan bogen op een dergelijke modelinrichting, die dank zij zijn pompinstallatie, geplaatst door het gekend Brussels huis Philips en Pain, de zuiverheid, de versheid en de smaak van deze schaaldieren waarborgt !

Maar wanneer ge ons niet gelooft, wanneer ge denkt dat onze woorden slechts bla-bla zijn, GA U DAN ZELF OVERTUIGEN, bezichtig de machtige inrichting, vraag uitleg, overtuig U van de kwaliteit van hetgeen men U voorschotelt, EN OORDEEL DAN...

Velen hebben U dat reeds voorgedaan, en het oordeel luidde unaniem : enig... ENIG !

Aarzel dan ook niet langer, maak Uw bestelling over, zoals zovelen het met de Kerstdagen gedaan hebben, en we verzekeren U een maaltijd, zoals slechts de MODERNE OESTER- en KREEFTENKWEKERIJ dit kan vrzorgen.

«DE HOOP» MAAKTE VIJFDE, TEVENS LAATSTE REIS 1955

Het hospitaalkerkschip «De Hoop» dat op 3 november het eerste gedeelte van de vijfde reis begon, is zaterdag 24 december te Scheveningen teruggekeerd. Op 3 november vertrok «De Hoop» naar de visgronden op de Noordzee, in afwachting van het ogenblik waarop de kanaalvisserij zou beginnen. De vangsten waren slecht, zodat de vloot zeer verspreid lag. Ook het weer werkte niet mee.

Op 8 november praaide kapitein Rog de Duitse logger Edward BV26, die de uit Duitsland bestelde, twee grote rubberwerkboten voor de «De Hoop» aan boord had. De direktie van de Fischerei Schutzbooten had hiertoe haar bemiddeling verleend. Deze boten, die respektievelijk vier en vijf meter lang zijn, betekenen een grote aanwinst, waardoor het mogelijk is bij meer zeegang, dan tot nu toe met de kleinere boten het geval was, te kunnen blijven werken.

Tegen half november begaven de meeste loggers zich naar de thuishavens om de drijfvleet voor de zinkvleet te verwisselen. Ook de «De Hoop» keerde voor één week terug naar de werf te Zaandam, waar het schip gebouwd werd. Hier werden enige garantie-werkzaamheden uitgevoerd en de nodige wijzigingen in verband met de nieuw aangeschafte rubberwerkboten aangebracht. De bemanning zette het schip weer in de verf, zodat het er op zijn best uitzag, toen het op 21 november naar het Kanaal vertrok. De ontvangst te Dieppe, waar het hospitaalkerkschip het volgende weekeinde tegelijk met de aanwezige loggers binnenliep, was zo overweldigend, dat het bestuur van de Vereniging besloot een reeds lang geleden gedane belofte gestand te doen en een ontvangst aan boord van de «De Hoop» aan te bieden aan de autoriteiten van het departement in de stad Dieppe. Deze ontvangst vond plaats op zaterdag 15 december. Veel vriendelijke woorden werden in het kerkzaaltje over en weer gesproken en een vaantje in de kleuren en het wapen van Dieppe zal als blijvende herinnering in de kerkruimte een plaats vinden.

De haven van Dieppe, waar het schip een uitstekende ligplaats vond in het Duquesne Bassin, werd verscheidene malen verlaten om korte reizen naar het Kanaal te maken.

MEDISCHE DIENST

Gedurende deze vijfde reis werden 363 patienten behandeld, waarvan er zevenentwintig in het hospitaal werden opgenomen ; het aantal verpleegdagen bedroeg 206. Het behoeft geen betoog, dat dokter Ouderkerk en de verpleger Kieft tijdens deze Dieppe-periode de handen vol werk hadden. Vierendertig adviezen werden via de radio gegeven. In totaal werden gedurende vijf reizen in 1955 765 patienten behandeld, het aantal verpleegdagen bedroeg in totaal 419.

GEESTELIJKE VERZORGING

De geestelijke verzorging was gedurende het eerste deel van deze reis in handen van ds van Wijngaarden, Hervormd predikant te IJmuiden. De door hem voorgegane diensten werden per radio uitgezonden.

RADIOTECHNISCHE DIENST

Tijdens deze reis werden 32 scheepszenders en ontvangers aan boord van de loggers gerepareerd. Negentien technische adviezen werden aan de schepen verstrekt. Van één schip werd de lichtdynamo gerepareerd.

WEERBERICHTENDIENST

Honderdtwee weerrapporten werden door de «De Hoop» aan het K.N.M.I. te De Bilt doorgeseind.

Brief uit Yerseke

YERSEKE 24-12-'55

ENORME KERSTDRUKTE

Alhans in het oesterbedrijf en dan nog speciaal de afdeling «verzending». Reeds vanaf woensdag was het zichtbaar dat Kerstmis dichtbij was. Vanaf toen werd onder hoogspanning gewerkt. Hoewel vanzelf nu nog niet kan worden gezegd of meer zal worden verbruikt dan vorige jaren ligt het toch wel in de lijn der verwachtingen straks een rekordcijfer genoteerd te zien. We waren vanmorgen in een der grootste oester- en kreftenimporteurs te Brussel. Wat daar stond opgestapeld was fantastisch. Voegt men hierbij wat reeds was afgeleverd en wat nog binnen moest komen dan vraagt men zich af waar al dit dure spul naar toegaat en wie alles verorberen. En nu komt juist in deze drukke week die de voorraad konsumptieoesters danig doet krimpen ook nog het bericht dat Frankrijk ongeveer honderd duizend gulden beschikbaar stelt voor de invoer van oesters. Nu is dit wel geen bedrag waarvoor zo heel veel oesters kunnen worden geleverd.

DE KREEFTENVANGST

Namelijk die op de Zeeuwse wateren gaat nog steeds achteruit. Werden in 1954 nog 9984 kilos gevangen ter waarde van ruim 72 duizend gulden dit jaar kwam men niet verder dan 8613 kilo ter waarde van ruim 58 duizend gulden. Een vermindering dus van 1370 kg.

WE GROEIEN VAST IN TAL EN LAST

Door de firma van der Plassche en zonen werd ter vervanging van hun (te) kleine schuit een grotere aangeschaft. De nieuwe aanwinst is bijna 25 meter lang en 5 meter breed. Geplaatst zal worden een 100 P.K. G.M. Diesel. In ons plaatselijk blad vestigt men de aandacht erop dat dit grote schip een aanwinst betekent voor de Yersekse vloot maar ook een nieuwe schrik zal blijken voor onze veel te kleine haven.

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)

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 : MOTORVISSERSVAARTUIG, zeer goed uitgerust. Motor Deutz 60 pk van 1946. Br. Ton 18. Adres en voorw. bur. bl. nr 4634V.

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

★

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

★

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

★

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

★

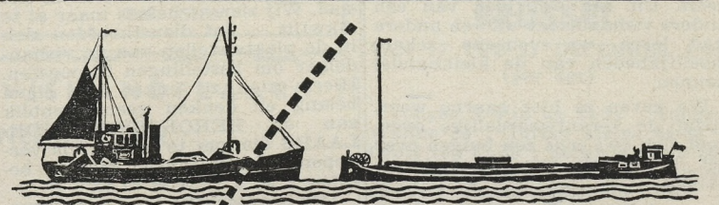
HOUTEN VISSERSVAARTUIG Volledig uitgerust. Vernieuwde motor. 60 pk. 1942. Z. w. bureel blad onder nr 4672V.

★

TE KOOP :
Houten Vissersvaartuig, volledig opgetuigd. 12,5 kiel. Met 60 pk. motor 20 T. 11 bruto tonnage. Alle inlichtingen : Bureel blad (4711V)

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

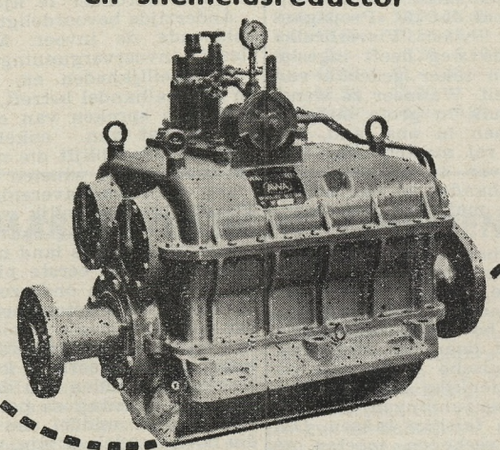
Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.



KEERKOPPELING

ARL

met oliedrukbediening
en snelheidsreductor



ontworpen en uitgevoerd door :

ATELIERS
AWA WALSCHAERTS N.V
6, Heldenplaats - BRUSSEL
TEL. 37.38.64 - 37.94.77
Telegr. : AWA BRUXELLES

(4734V)

Berichten aan Zeevarenden

FRANKRIJK

26/122 Haven van Duinkerken. Radiobaken weggenomen

Positie : 51°03'41"N 2°21'02"E.

De zeevarenden worden er op attent gemaakt dat het havenradiobaken, voorlopig opgesteld op het W-staketsel van Duinkerken, weggenomen is.

B.a.Z. 6/34-1954 vervalt.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»).

(Med. A.a.N. Duinkerke 12-2-55 - H.21717).

BELGIE

26/124 Weerberichten en aankondigingen van stormweder en harde winden.

Van 1 januari 1956 af zal de volgende nieuwe regeling in werking treden.

A. Algemeenheden.

1. Ten behoeve van de scheepvaart langs de Belgische kust zal het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (afkorting : K.M.I.B.) benevens de gebruikelijke weer- en stormberichten ook harde winden aankondigen.

Al deze berichten zullen betrekking hebben op de twee volgende maritieme zonen :

a) Dover en Belgisch kustgebied.

Gebied begrensd in het Engels Kanaal door de denkbeeldige rechte gaande van Beachy Head tot aan de monding van de river Somme, enerzijds, en door de parallel van 51°25'N in de Noordzee, anderzijds.

b) «Thames».

Zone begrepen tussen de parallelen van 51°25'N en 52°48'N in de Noordzee.

2. De kracht van de wind zal worden uitgedrukt in eenheden van de schaal Beaufort.

3. De bekendmakingen per radio zullen geschieden door het kuststation Oostende-Radio in het Nederlands en in het Engels.

B. Weerberichten.

Uitzendingen door Oostende-Radio :

In telefonie : op 2761 kp/s, na voorafgaande aankondiging op 2182 kp/s.

In telegrafie : op 435 kp/s, na voorafgaande aankondiging op 500 kp/s. Op de vaste uren 8.20 en 17.20 uur MTG.

C. Stormberichten.

1. De aankondiging geschiedt wanneer windkracht 8 of hoger verwacht wordt, doch niet meer dan 18 uur vóór de storm de desbetreffende zone zal bereiken.

2. Windveranderingen gedurende de storm worden bekendgemaakt in principe minstens 3 uur doch niet vroeger dan 6 uur van tevoren.

3. Bericht wordt eveneens gegeven wanneer het stormgevaar geweken is.

4. Uitzendingen over Oostende-Radio :

In de tekst van de radioberichten wordt de richting en de kracht van de wind, de betrokken zone, en de verwachte evolutie van de storm zo mogelijk opgegeven.

De uitzendingen geschieden in telefonie en in telegrafie op dezelfde frequenties als voor de weerberichten :

a) direct na ontvangst op het radiostation ;

b) op het einde van de eerstvolgende verplichte stilteperiode die voorkomt tijdens de openstellingsuren van scheepsstations met één telegrafist aan boord (Schepen H-8).

D. Waarschuwingen voor harde winden.

1. De aankondiging geschiedt wanneer verwacht wordt dat de wind gedurende minstens 3 uur met kracht 6 of 7 zal waaien, maar niet vroeger dan 12 u. van tevoren.

2. Bericht wordt gegeven wanneer het gevaar voor harde winden geweken is.

3. Uitzendingen voor Oostende-Radio :

De uitzendingen geschieden in telefonie en in telegrafie op dezelfde frequenties en tijdens vermeld sub litt. C. 4. a) en b) van de stormberichten hierboven.

E. Visuele seinen.

Dag- en nachtseinen worden vertoond te :

Nieuwpoort, nabij en beW van het gebouw van het Loodswezen ;

Oostende, op het Oosterhoofd nabij de getijseinmast ;

Blankenberge, op de zeedijk even beW van de vuurtoren ;

Zeebrugge, boven op de toren van het gebouw van het Loodswezen.

Stormseinen :

1. Storm verwacht uit het NW kwadrant :

over dag : een zwarte kegel met de punt naar omhoog ; des nachts: twee rode lichten boven elkaar.

2. Storm verwacht uit het SW kwadrant :

over dag : een zwarte kegel met de punt naar omlaag ; des nachts: twee witte lichten boven elkaar.

3. Storm verwacht uit het NE kwadrant :

over dag : twee zwarte kegels met de punten naar omhoog ; des nachts : een rood boven een wit licht.

4. Storm verwacht uit het SE kwadrant :

over dag : twee zwarte kegels met de punten naar omlaag ; des nachts : een wit boven een rood licht.

Seinen voor harde wind : Over dag : twee zwarte bollen boven elkaar ; des nachts : twee rode lichten naast elkaar. De richting van de wind wordt niet opgegeven.

F. Bijzondere weerberichten voor de vissers uitgezonden door de «Belgische Nationale Radio-Omroep» :

Onder de benaming «Weerbericht voor de Zeevaart» worden door de zender B.N.R.O. weerberichten voor de vissers uitgezonden uitsluitend in het Vlaams.

Deze bijzondere uitzendingen, eveneens uitgaande van het K.M.I.B., hebben betrekking op de volgende zones :

1. Dover - Belgische kust (Engels distrikt Dover) ;
2. Thames (Engels distrikt) ;
3. Humber (Engels distrikt) ;
4. Wight en Portland (Engels distrikt).

De uitzendingen geschieden te 11.30 u. MTG en na de nieuwsberichten van 6 u., 7 u., 16 u., 18 u. en 21 u. MTG.

Frequentie : 926 kp/s.

De B.N.R.O. geeft geen speciale aankondigingen van stormweder en harde winden.

De vissers kunnen zich op het Waterschoutsambt te Oostende, een tabel aanschaffen, gevende de betekenissen van de termen gebruikt in de verschillende berichten. (Schaal Beaufort, Horizontaal zicht en Bewolking).

B.a.Z. 317 en 318-1950 (oud regime) en 24/44-1951 vervallen.

Hydrografie Oostende.

NEDERLAND

26/125 Westerschelde. — Breskens. Mistsein hersteld.

Positie : plm. 51°24'.1N 3°34'.0E.

De sirene op het W-havenhoofd is hersteld.

B.a.Z. 25/121(T)-1955 vervalt.

(Zie Belg. krtn. «Vlaamse Banken» en «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 295/4053 - H.21679).

WIJZIGINGEN IN DE VISSERSVLOOT

DECEMBER 1955

TE ZEEBRUGGE

1. Nieuw vissersvaartuig in de vaart gekomen :

Z.560 «Viking» — Eigenaar op 2.12.1955 : Claeys Raymond, Pannestraat 137, Heist. Bewijs van eigendom nr. 463, afgeleverd te Heist op 2.12.1955 Bewijs van nationaliteit afgeleverd te Zeebrugge op 2.12.1955. Gebouwd in hout op de werf Degraeve te Zeebrugge 1955. Bruto T. : 45.44 ; Netto T. : 14.59. ; Motor «A.B.C.» 150 PK. nr. 9155 jaar 1955.

2. Verandering van thuishaven :

B.601 «Sirius» is geworden op 4.11.1955 : Z.457 «Sirius»

3. Verandering van eigenaar :

Z.457 (ex B.601) «Sirius» — Eigenaar geworden op 4.11.1955 : «Delsauxboom N.V.», Silvertopstraat, 21 Boom. Bewijs van eigendom afgeleverd te Boom op 4.11.1955. Bewijs van nationaliteit afgeleverd te Zeebrugge op 4.11.1955

4. Verandering van tonnemaat :

Z.457 (ex B.601) «Sirius»
Tonnemaat is geworden op 3.12.1955
Bruto : 90.85 ; Netto : 36.90

5. Verandering van naam van vaartuig :

Z.490 «Jacky - Freddy» is geworden op 2.12.1955 : Z.490 «St. Antonius».

6. Verandering van adres :

Z.56 «Sumatra» — Eigenaar : Ackx Emiel. Nieuw adres : Grave Jandijk, 99 Heist.

7. Inbouwen van een nieuwe motor

Z.490 «St. Antonius» : Op 18.11.1955 werd een nieuwe motor ingebouwd. Merk : J. en H. Mc Laren. PK. 110 nr. 50809 jaar 1955.

Z. 485 «Antoinette» : Op 26.10.1955 werd een nieuwe motor ingebouwd. Merk : Mercedes Benz. 70 PK. nr. 442042 R/14030/04 jaar 1955.

TE NIEUWPOORT

1. Verandering van netto tonnemaat :

N.761 « Vrede in Christus» N.T. 14.31

2. Verandering van adres :

N.728 «O.L.V. van Lombardzijde» ; eigenaar : Zwertvaegher Marcel, Duinkerkestraat, 1 Nieuwpoort.

TE OOSTENDE

1. Geschrapt uit de vloot :

O.315 «Beatrix Fernande» : Vergaan op datum van 15.12.1955.

2. Nieuw vaartuig :

O.147 «Suzanna» : Eigenaar Vanleke Albert Leffinghestraat, 214, Oostende, gebouwd te Oostende (werf Loy) in 1955 (hout) - motor A.B.C. 200 P.K. nr. 9016 - jaar 1955 - BT. 57.87 N.T. 36.64 ; L. 17.90 ; Br. 5.85 H. 2.70 meter. ; Roepnaam O.P.F.Q. Navigatieinstrumenten : RF DF US

3. Verandering Motor :

O.345 «Finistere» : Nieuw potor — Deuts (4) 200/225 PK. nr. 1731753/

4. Nieuwe Motor :

O.76 «Noordster» : Motor Petter — 40 PK. nr. 2619 — jaar 1955

5. Verandering tonnemaat :

O.193 «Maris Stella» : Brutotonnemaat 85.53

6. Verandering Eigenaar :

O.3 «Millicent D. Leach» : Eigendom geworden van Goes Frans, Voorhavenlaan, 76 Oostende ;
O.64 «Leo Joan» : Eigendom geworden van Deley Frans, Cirkelstraat, 27 Oostende.

7. Verandering adres :

O.76 «Noordster» : Goderis Germaine, Sergt. De Bruynestraat, 32 Oostende.

KERSTFEEST IN DE VRIJE VISSERIJSCHOOL «PASTER PYPE»

Reeds om 2.30 uur liep de zaal van het Zeemanshuis «Paster Pype» helemaal vol. Z.E. Broeder Annobert wandelde er rond met een vriendelijke blik en een warme handdruk voor zoveel oud-bekenden en vrienden.

E.H. Direkteur verwelkomde de vele vissersfamilies. En nu... «Los, voor en achter !...». Men hoorde de telegraaf rinkelen en het feest begon. — De traditionele kerstliederen werden flink uitgevoerd en een fragment uit «Waar de sterre bleef stilstaan» werd door de leerlingen buitengewoon gespeeld.

De grepen uit het vissersleven waren origineel en vielen in de smaak van het publiek. De vissers vonden er werkelijk hun leven in terug. — Na de trekking van de tombola kregen we het luimige gedeelte waarin pittige en aangename nummertjes de zaal deden schaterlachen. Met het stemmig «Goede nacht» werd dit aangename feest besloten.

BRAND AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIG TE NIEUWPOORT

Bij het terugkeren van de visvangst is het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.434 Galloper van Calcoen Maurice uit De Panne vorige week ter hoogte van de havenmonding in brand geraakt tengevolge van het ontploffen van de knalpot. De vlammen die hoog opsloegen zetten in een minimum van tijd ook het groot zeil in brand. Zonder aarzeling begon de bemanning te blussen met de aan boord zijnde blustoestellen. Intussen riep de uitkijkman in dienst van het loodswezen te Nieuwpoort die het ongeval had zien gebeuren zijn ploeg op en snelde met zijn motorboot nr II het in nood verkerend vaartuig ter hulp. De N. 434 werd op sleeptouw genomen en in de thuishaven binnen gebracht. De eigenaar van de N.434 die aan boord was toen het ongeval gebeurde drukte zijn tevredenheid uit om het snelle ingrijpen van de reddingsdiensten.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot

de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD
18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

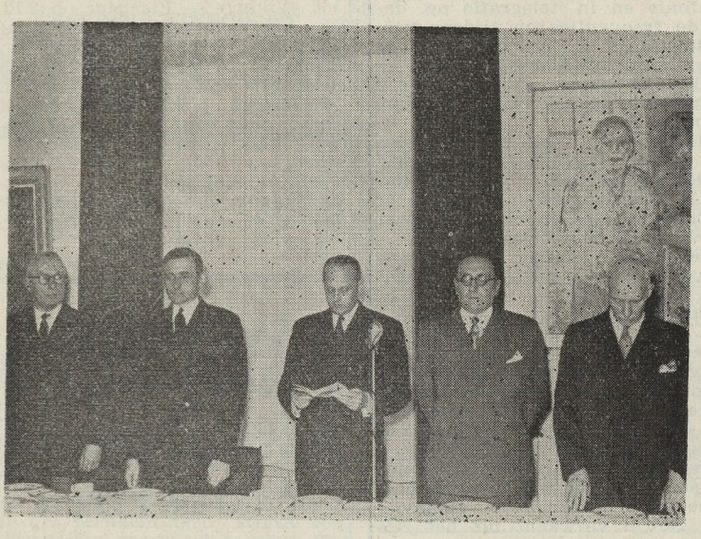
Jubileum in de Belgische Zeevisserij

Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij bestaat 25 jaar

Vrijdag 23 december jl. heeft de Raad van Beheer van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij in het hotel van het «Paleis der Thermen» talrijke vooraanstaande personen uit de visserijmiddens en alle reders uitgenodigd tot een «receptie» die werd gehouden naar aanleiding van het 25-jarig bestaan van deze instelling.

Onder de aanwezigen bemerkten we Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Goeverneur van West-Vlaanderen, de heren : J. De Vestele, notaris te Brugge en gewezen voorzitter van de G.K.Z. ; Lion, Kabinetssecretaris en vertegenwoordiger van de Minister van Landbouw.

Personaliteiten die eveneens tot deze receptie werden uitgenodigd, lieten zich verontschuldigen, o.m. de heren Van Acker, Eerste Minister ; Troclet, minister van Arbeid ; Anseele, minister van Verkeerswezen.



Aan de eretafel : v.l.n.r. dhr De Vestele, Ridder P. van Outryve d'Ydewalle, Voorzitter Kesteloot, Lion, vertegenwoordiger van de minister van Landbouw en Verschelde, ere-directeur van het Zeewezen.

REDE VAN DE HEER KESTELOOT

De heer Kesteloot F., voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge en voorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij verwelkomde de talrijke aanwezigen en begon aanstonds met zijn toespraak :



De gedekoreerden : boven : Henri Lambregt en Prosper Vanhulle ; onder : Alex Verbanck en Charles Lenaers.

De Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij viert vandaag, de 25ste verjaring van haar oprichting.

In droevige omstandigheden voorwaar, vermits op 3 december laatstleden haar door de rederij Vanhulle-Vandierendonck uit Heist de tragische verdrinking van de matroos Fernand Savels aan boord van de Z.274 «Maria» werd gemeld en vervolgens op 14 december daarna haar door de N.V. Rederij Boels uit Oostende werd aangekondigd dat de O.315 «Beatrix-Fernande» ter hoogte van Gardenstown in Schotland op de klippen was gelopen en drie leden van zijn bemanning waren vergaan.

Ik vraag aan U allen die hier vandaag onze uitnodiging hebt willen beantwoorden deze laatste slachtoffers van de arbeid, bij deze uitzonderlijke gebeurtenis, te willen nadenken en mij toe te laten in naam van U allen aan hun zo diep beproefde echtgenoten, kinderen en ouders, onze innige deelneming in hun rouw uit te drukken.

« o visser — vroeg Guido Gezelle,
« o visser, die het land uit loopt
« uw huis, uw vrouwe, uw kind, uwe erve,
« hoe 'n vreest gij niet dat dit, aleer
« gij wederkeert, of dat, u sterve ?
en de visser antwoordde hem :
« Me'n roek's ! In mêe-
« of tegenvaart :
« dat God bewaart
« is wel bewaard !

Het ontstaan van de Arbeidsongevallenwet

De wet op de vergoeding der schade, voortspruitend uit ongevallen overkomen aan zeelieden werd juist gestemd om, bij rampen als deze die wij zo juist betreurden, het lot van de overlevende weduwen, wezen en ouders, stoffelijk te lenigen en om de arbeidsonbekwaam geworden vissers te vrijwaren tegen de gevolgen van de ongevallen waarvan zij het slachtoffer zijn.

De Belgen dienen fier te blijven dat hun land het eerste was om op 10 maart 1900 een wet op het arbeidscontract te stemmen. De wet op de vergoeding der schade voortspruitende uit arbeidsongevallen, die het complement is van de voormelde wet, volgde spoedig op 24 december 1903.

Ongelukkig was die wet slechts toepasselijk op de landelijke nijverheid, en moest de visser nog lange jaren de gevolgen dragen van het begrip dat de rechtsgeleerden hebben van de overeenkomst die hem met zijn werkgever verbindt.

Weliswaar werden de vissers intussen niet van alle steun beroofd. Plaatselijke Hulp- en Voorzorgskassen, te Oostende in het bijzonder, werden opgericht. Doch deze waren niet bij machte de sociale leemte aan te vullen.

Vrijwillig gespijsd door bijdrage meestal van de reders — en aan hen moet hiervoor hulde worden gebracht — beschikten zij niet over voldoende middelen en waren de uit hoofde van arbeidsongeval toegekende vergoedingen ontoereikend.

Tot op 30 december 1929 moest men wachten vooraleer de wet te bekomen die aan de zeelieden ter koopvaardij en aan de vissers de bescherming zou geven, die vóór 26 jaar aan de arbeiders van de landelijke nijverheid werd gegeven.

Het is de grote verdienste geweest van de Hoge Raad voor de Zeevisserij dienaangande de nodige stootkracht te geven en tenslotte alle bezwaren op te ruimen. Zijn taak was niet gemakkelijk. Het zeevisserijbedrijf was niet georganiseerd en niet in staat elementaire gegevens te verstrekken.

Toch heeft de Hoge Raad voor de Zeevisserij alles tot een goed einde weten te brengen en dank zij de heer Hendrik Baels, toen minister van Landbouw, die de zeevisserij een warm hart toedroeg en die wij hiervoor erkentelijk blijven, werd de wetgevende macht er toe bewogen de voor de zeevisserij belangrijke wet op de arbeidsongevallen te stemmen. In het Staatsblad van 2 februari 1930 verscheen eindelijk de wet op de vergoeding der schade voortspruitende uit ongevallen overkomen aan zeelieden.

1 juli 1930 : de G.K.Z. wordt opgericht

U weet dat het deze wet is die bij haar art. 18 voorziet dat onder al de reders ter visserij en de reders stuurlieden, onder de bemanning Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij, een vereniging voor onderlinge verzekering tegen de arbeidsongevallen overkomen aan zeevissers wordt ingesteld.

De geschiedenis van de Gemeenschappelijke Kas, alhoewel over een periode van 25 jaar beperkt, is zeer bewogen.

De eerste voorzitter van de Raad van beheer was de heer Alfons Elleboudt, alsdan schepen van de stad Oostende ; de eerste griffier de heer Karel Dezuttere, directeur van het provinciaal bestuur ; de eerste ontvanger de heer Willy Claeys, de enige overlevende onder deze pioniers, die ik hier bijzonder, aanwezig in ons midden, groet.

(Zie vervolg op blz. 15)

VISPROPAGANDA TE GENT

De lessenreeks van dhr Terryn te Gent en omliggende gaat verder:
2 januari : propaganda te Ledeberg.
9 januari : school Reinaertstraat, Gent.
16 januari : school Meulestede, Gent.
23 januari : Gemeenteschool St. Amandsberg.
30 januari : openbare voordracht te St. Amandsberg.

Ook aan onze visserswezen en oude vissers werd gedacht, want volgende sommen werden door dhr Terryn opgehaald :

Meisjesschool, Reinaertstraat, Gent - na les te hebben gegeven :	fr. 100
Publiek tegenwoordig op voordracht te St. Amandsberg	fr. 80

Hartelijk dank en... doe zo voort.

De gevolgen van aanvaringen tijdens de spanvisserij

(Vervolg van blz. 4)

a. — een vergoeding voor stilliggen, gelijk aan de winst die de reder van het aangevaren vaartuig zou verwezenlijkt hebben met zijn vaartuig uit te baten tijdens de duur van het stilliggen veroorzaakt door het herstellen van de opgelopen schade.

b. — Een vergoeding voor winstderving, tengevolge van de onderbreking van de visserijbedrijvigheid, die door het aangevaren vaartuig bedreven werd op het ogenblik der aanvaring.

De schadelijke gevolgen van de aanvaring voor een in span vissend aangevaren vaartuig, vertegenwoordigen een verlies voor de deelnemers van het tijdelijk vennootschap gesloten tussen de rederseigenaars van de twee vaartuigen.

Deze vennoten delen de verliezen zoals er tussen hen werd overeengekomen.

De reder-eigenaar van het aangevaren vaartuig, die opgetreden is inzake schadevergoeding, voor schade geleden door de aanvaring, moet rekenschap geven aan zijn vennoot van het deel dat hem in de toegestane vergoeding toekomt ; dit tengevolge van de voorwaarden van hun tijdelijk vennootschap.

De vraag kan gesteld of de deelnemers van een tijdelijk vennootschap recht hebben op andere schaden dan deze hierboven vermeld.

Zij zouden kunnen beweren dat zij aangezien zij een vennootschap voor de duur van 2, 3, 6 maand gevormd hebben, door de fout van het aanvarend vartuig in de onmogelijkheid verkeren hun visserijbedrijvigheid voort te zetten.

Zoals hierboven reeds vermeld, heeft dit tijdelijk vennootschap geen gevolgen ten opzichte van derden.

Art. 1382 van het Burgerlijk Wetboek vermeldt : «Iedereen is verantwoordelijk voor de schade die hij heeft veroorzaakt». Deze schikking bevat stilzwijgend dat er geen redenen bestaan om schadevergoeding toe te kennen voor een toekomstig nadeel, voor een onzekere en gebeurlijke schade, die door de Rechtbanken niet zouden kunnen geschat, zoals zij ook het bedrag van de schadevergoeding niet zouden hunnen bepalen.

Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij bestaat 25 jaar

(Vervolg van blz. 14)

Gedurende het jaar 1937 kwam de sectie «Oorlogsrisico» tot stand. Haar oprichting bleek noodzakelijk doordat talrijke Belgische visserijvaartuigen nabij de Spaanse en Portugese wateren de visserij bedreven en alsdan een burgeroorlog over Spanje woedde.

Bij het uitbreken van de oorlog in ons land, in mei 1940, verlieten talrijke vissersvaartuigen het land. Hierdoor werd de Kas van aanzienlijke inkomsten beroofd. Het duurde bijna twee jaar eer een beperkte vloot zich weerom verenigde om hier in vijandelijk bezet gebied de bevolking te bevoorraden.

Grote besommingen laten de Kas alsdan toe zich uit het slop te redden. De keerzijde van de medalje is echter treurig. Ten gevolge van oorlogsfeiten hebben 151 vissers het leven verloren in bezet gebied en 33 in de vreemde.

Dank zij alsdan de bemoeiingen van de ambtenaren van het Zeewezen en van de leden van onze griffie en toen de heer Achiel Van Acker eerste minister was, werd een besluitwet uitgevaardigd die aan onze arbeidsongevallenwet een grondige wijziging deed ondergaan.

De laatste wet van 1951 heeft in de schoot van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij een nieuwe afdeling opgericht : het «Steun- en Voorzorgsfonds der Zeevisserij» dat toegelaten heeft vergoedingen te betalen aan de laatste categorieën van door arbeidsongeval getroffen zeelieden die tot dan onbeholpen waren gebleven.

Gedurende de eerste vijf en twintig verlopen jaren van haar bestaan moest de Gemeenschappelijke Kas in totaal 337 doodsongevallen vergoeden waarvan 179 te Oostende, 85 te Zeebrugge-Heist en 47 te Nieuwpoort.

Thans worden ieder jaar meer dan 500 ongevallen behandeld.

Een woordje van hulde en dank

Indien de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij haar inrichting heeft kunnen bewerkstelligen en gedurende de eerst kwart eeuw van haar bestaan, in bijzonder bewogen omstandigheden, al haar verplichtingen heeft kunnen nakomen, is dit eerst en vooral te wijten aan de leden van haar Raad van Beheer en aan haar griffie die het dagelijks bestuur waarneemt. De eerste handelende onbezoldigd en uit louter menslievend sociaal plichtbesef. De tweede, waaronder ik hier bijzonder de heer ontvanger Van Oost moet noemen, werkende met een gewetensvolle toewijding en voorname dienstvaardigheid.

Mijn dank gaat vervolgens aan de heren reders, leden van onze Gemeenschappelijke Kas en aan de Belgische Staat.

Aan de heren reders omdat zij door hun bijdragen aan onze Kas grotendeels toelaten aan de slachtoffers van de arbeid ter zee en aan hun gezinnen de vergoedingen te betalen die hen wettelijk toekomen.

Op sociaal gebied doen de reders meer dan hun plicht. Hulde dient hen hiervoor gebracht te worden.

Doch hoe groot ook de bijdragen wezen die de reders betalen, naarmate hun bruto-opbrengsten, deze blijven nog ontoereikend opdat onze Kas aan al haar verplichtingen zou kunnen voldoen. Het bilan van het jaar 1954 waarvan ik U zo juist enkele posten aanduidde bewijst zulks.

De Belgische Staat vult deze leemte door de waarborg die hij ons verleent.

Aan U in het bijzonder, Heer Goeverneur van de Provincie richt ik persoonlijk een innig gevoelde en hartelijke dank om ons door uw aanwezigheid te hebben aangemoedigd in de vervulling van onze sociale plicht. Wij kennen en waarderen uw voorname bezorgdheid voor onze zo edelmoedige vissersbevolking en voor onze voor het land zo belangrijke visserijnijverheid.

TOESPRAAK VAN DE HEER GOEVERNEUR

In zijn antwoord belichtte de heer Goeverneur de moeilijke maar schone taak van de Gemeenschappelijke Kas. De Belgische Zeevisserij mag gelukkig zijn met deze instelling. Haar bestaan komt onze vissersbevolking zeer gelegen en hij drukt de wens uit opdat de reders zich steeds solidairlijk zouden gedragen opdat de «visserskas» haar taak naar ieders voldoening zou kunnen voortzetten. Vervolgens steunde de heer Goeverneur vooral op het feit dat de financiële hulp door de Visserskas geboden haar weerslag heeft op moreel plan in de getroffen gezinnen.

UITREIKING VAN ERETEKENS

Hierop nodigde voorzitter Kesteloot de heer Goeverneur uit het Voorzorgsereteken 1ste klasse uit te reiken aan Lambregt Henri, beheerder en het Voorzorgsereteken 2de klasse aan Verbanck Alex, beheerder, Vanhulle P. en Lenaers C., commissarissen.

Namens deze gedekoreerden sprak de heer Vanhulle een dankwoord uit terwijl de heer Bauwens in naam van zijn kollegas het woord voerde tot alle aanwezigen. Hij deed beroep op de Hogere Overheid opdat zij de zeevisserij de nodige hulp en raad zou geven. Hij drukte vervolgens zijn tevredenheid uit over het bestaan van de Gemeenschappelijke Kas en haar werking en verklaarde dat de zeevisserij op dit gebied reeds op gelijke voet wordt behandeld als de landelijke nijverheden en bedrijven.

Tenslotte hoorden wij nog de heer Verschelde die in een humoristische verteltrant oude herinneringen ophaalde wat bij de toehoorders de lachspieren in beweging bracht.

Filters en Scheepsmotoren

(Vervolg van blz. 5)

Bij toepassing van de by-pass konditioner wordt een zeker gedeelte van de olie door deze afgeleid, gekonditioneerd en terug naar de karter gevoerd. Dit systeem wordt meestal toegepast op kleinere motoren.

De full-flow konditioner wordt rechtstreeks geplaatst tussen de oliepomp en de motor, en al de olie wordt standvastig gekonditioneerd. Het voordeel van dit systeem valt onmiddellijk op. Geen enkele onzuiverheid kan de motoronderdelen bereiken.

Deze konditioner, in verband met zijn werking, is dan ook van veiligheidskleppen voorzien welke opengaan als het filtreermateriaal de olie niet meer doorlaat.

In dit verband, en rekening houdend met het bovenvermelde voordeel van ful-flow konditionering, kan men nooit genoeg rekening houden met het zorgvuldig onderhouden van de konditioner.

Het is absoluut nutteloos een motor te voorzien van een oliekonditioner om deze nadien te verwaarlozen en terug te keren naar de vroegere toestand. Het gebruik van een konditioner betekent zuivere motor. Een zuivere motor is een verzekering van een goede werking en een langere levensduur.

RADIOUITZENDINGEN VOOR ONZE VISSERS MET NIEUWJAAR

Het korte Kerstprogramma voor onze vissers over Brussel Vlaams, op Kerstavond, heeft vele luisteraars aan de kust en vissers op zee aangenaam verrast. Het was mooi.

Op Nieuwjaarsmorgen, zondag 1 januari dus, van kwart voor tien tot tien uur, geeft de nationale zender Brussel Vlaams een nieuw kort programma uit, bedoeld als Nieuwjaarsgroet voor onze vissers op zee.

Velen zullen er aan houden dit programma te beluisteren.

NIEUWJAARSWENSEN VAN HET VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Het is een traditie geworden dat elk jaar, te middernacht — tussen het oude en het nieuwe jaar — door het Verbond der Belgische Zeevisserij een nieuwjaarswens wordt uitgezonden over Radio Oostende aan alle vissers die op zee zijn en meeluisteren.

Ook dit jaar wordt het traditionele telegram met wensen zaterdag uitgezonden over Oostende Radio.

SCHIETOEFENNIGEN

Vrijdag 30 december : Geen schietoefeningen ;
Zaterdag 31 december : Geen schietoefeningen ;
Maandag 2 januari : Geen schietoefeningen ;
Dinsdag 3 januari : Geen schietoefeningen ;
Woensdag 4 januari : Geen schietoefeningen ;
Donderdag 5 januari : Artillerie Grote sektor, van 08.00 uur tot zonsondergang ;
Vrijdag 6 januari : Artillerie Grote sektor, van 08.00 uur tot zonsondergang.

De Wekelijkse Brief van Stierman Lèèze



Beste Menschen,

't Is weere een keer Kerstdag geweest en 't naaste weeke is 't jaar uit en beginnen we een nieuwen almanak. Dat wil zeggen dat we weere een jaar ouder geworden zijn, uitgenomen Euphrasie, want de deeze durft niet meer verjaren en dat komt goedkoop uit in mijn portemonnee.

Ge. je ieder jaar waaren we weere met de Kerstdagen naar Brussel gegaan voor de verluchtinge te gaan bekieken en voor te gaan Nieuwjaren naar heur zuster die met Mijnheere Juul getrouwd is, de deezen die 't Ministeerie moet rechte houden. Maar gelijk of dat ik al verteld hadden, die menschen invieteeren ons niet meer voor de soepee, maar dat kan mijn niet veele bommen.

En met dat we toch niet anders te doen hadden in Brussel, zeggen'k teegen Euphrasie : me zouden der wel eens van kunnen profiteeren om naar den teejaater te gaan, wat denst je gij daarvan ? E, be ja, zegt ze, dat is een gedacht naar gaan we. 'k Zeggen wat ister allemaale te doen hier. 'k Gelooven dat ze de vliegenden ollander speelen, zegt Euphrasie, 'k zouden dadde wel een keer willen zien. 'k Zeggen de vliegenden ollander, 'k hebbe dat al gezien op de foore dat is niet veele bijzonders zeie, 't was dan wel een vliegende madam, maar dat gaat nu een ollander zijn die dat moet om geld te verdienen, gelijk of dat ze binst de zoomer in Oostende komen muziek spelen en geld schooien. 'k Zeggen : laat ons liever st een keer naar de sierk gaan, dat gaat wat anders zijn. De sierk, zegt Euphrasie, me hebben dadde gezien in Oostende en daarvooren moet je niet naar Brussel komen, je moet wel als we in Londen waaren zijn we ook niet naar de Piekadielie sierk gaan kijken, peerden en akrobaaten en klows dat kunt je bij ons ook zien met de foore. Jamaar zeggen'k, dat is geen gewoone sierk zeie, dat zijn met wilde beesten uit de folie bergeire van Parijs, 'k hebben 't hooren zeggen van entwien de wist gaan kijken hebt en die 't weed schoone gevonden hebt, 't is entwadde van in de warme landen dat ze speelen zegten en de sierk is goed verwarmd want de speelers moeten in stijve lichte kostuums speelen. Als ik wilde beesten willen gaan zien, zegt Euphrasie, gaan me naar de dierentuin, 't zijn der daar veele meer 't hoope en veele meer raarieteiten dan in zulk een sierk.

Nu me zijn naar de teejaater geweest, want Euphrasie wilde dien nesch zien vliegen.

Maar 'k vergaaten te zeggen dat Euphrasie ze moeder, mijn bloedeigen schoonmoeder ook mee was, en de deeze wilde malgree ook dien vliegenden ollander zien vliegen. Als we aan den entree kwaamen, 't stond wreed veele volk voor binnen te geraaken, 't moet dus geweldig schoone zijn, peinsden'k en 'k gingen achter een tiketje voor ons. Maar als je de prijzen hoorde : in het stal was 't hoenderd baarden, in de bijkorf (die brusselaare koste geen frans want je zei alsan maar : korfbij) was 't vijfenzeeventig, op de balkon was ter vijftig en op 't programma was 't twientig. 'k Zeggen dat is wel genoeg voor menschen gelijk wiender, geeft gij maar drie programmas. Maar meneere, zeiten dat is niet voor op te zitten. 'k Zeggen 't geeft niet, me gaan maar rechte staan. Maar k'en kosten geene meer krijgen en 'k moesten drie zeetels pakken op de balkon aan vijftig knotsen 't stik. Je gaat niet kunnen tegaare zitten, zegt die vent. 'k Zeggen dat is nieksent, 'k gaan dan nog zoo gerust zitten. Maar Euphrasie had het gehoord en zegt ze : maar meneere toch, je gaat toch geen dochter van heur moeder scheiden. Madamtje zegt die vent, 'k hebben dat een keer gedaan van mijn leeven en 'k beklaagen 't mijn nog alsan.

Enfin me gerochten binnen en op onze plaats in dien teejaater. 't Was schoone en veele luchten, maar almeteenkeer, de lucht gaat uit, 'k peinsden eerst datter een plom gesprongen was, maar 't koste niet zijn want — met dat al die menschen zweegen van verschot dat die lucht uitging, hoorde je de radiejoo speelen. En luide, ze mieken een leeven gelijk als de schepen tegaare op hunder misthoorn aan 't duwen waaren. 't Er was niemand meer die dorste roeren zoodaanig verschooten ze daarvan en als 't gedaan was, iedereen klakte in zijn handen van kontentement dat ze van dat geruchte verlost waaren.

De gordijne ging op en ter kwam daar een geheele bende volk op de seine die begosten te roepen en te tieren, ze waaren voorzeekerst van achter buitengevloogen omdat ze in ruzie kwaamen, en hoe meer dat ze riepen, hoe meer volk datter van achter kwam kijken wat datter gaande was. Almeteen keer, 't kruipt daar eenen van tusschen die bende op een verhoog en je begint hij daar te ziengen en binstdewijle was 't muziek aan 't kardjasse geeven van 't vaaderland weg. Al dat ik hoorden was datten geloof ik naar zee gaat. Dat zijn raare charels die ollanders, bij ons als me wijnder naar zee gaan, me maaken wijnder zooveele geen geruchte, maar me trekken onze zeeleerzen aan en me zijn 't op.

Dien charlatang al vooren op de teejaater moest een langen aasem gehad hebben want je hield het zeeker wel een kart uit, en 't kwam daar almeteen keer een dikke madam van achter de stoors en de deeze begoste ook te ziengen en geheel die bende op de seine moesten gelijk niet veele van heur weeten want ze riepen iedere keer als ze entwadde zei, zodanig dat 't mensch der niet meer uit gerochte en begoste te krijschen.

Euphrasie, die twee reeken voor mijn zat, zei almeteenkeer : Stierman, ze hebben ons vaste gehad, ze zeggen dat dat de vliegende ollander is en 't is van de scheepen dat ze klappen. 'k Zeggen, dat zijn allemaale trukken om ons lang beezig 't houden voor ons geld, maar je gaat hij wel vliegen : zie je gij die touwen daar hangen, ehwel 't is langs daar datten hem gaat laaten zwieren door de zaale.

Maar ondertusschen hadden de menschen al een keer of zesse sssst geroepen en me moesten zwijgen, want ze waaren nog alsan maar beezig van latarse geeven van vooren. 't Stak Euphrasie ook heur voeten uit want almeteen keer zei ze : Stierman, wanneer gaaten nu vliegen ? 'k Zeggen algauwe, want je pakt al zijn aanloop. Maar inplaatse van te vliegen, je trok zijn saabel en je begoste daar op eenen van zijn maats te kappen en te steeken en binstdewijle wasten alsan maar aan 't burrelen. Die vent moeste koeraagie hebben. Je kreeg hem dood, den anderen viel neere op de groend gelijk een zak zand en je lag daar ook te ziengen en te roepen van 'k zijn dood en 'k zijn der aan en al zulke flauwe koenten. En geheel die bende was ook aan 't roepen en aan 't tieren dat den anderen 't zitten had en in plaatse van achter de dokteur of achter de poliche te gaan, neen, ze lieten hem daar liggen burrelen en kermen en ze helpten zelve nog een beetje geruchte maaken.

De doek ging naar beneen, achter datten eindelijk dood was en de menschen klakken en roepen in de zaale. De doek gaat weere op en wien zien me daar staan buigen en met zijn handen zwaaien : dien doon. Dat is niet serieus. In de sienema zou je dat niet gehad hebben. Ze zijn daar echt dood en je had nog geen eenen keer gevloogen of 't was van zijn sussen, maar dat noemen kik geen vliegen zeie.

'k Zeggen teegen Euphrasie : kom me zijn zeere weg. Is't al gedaan, zegt ze. 'k Zeggen voor vandaage is't gedaan want 'k zien hier staan op dat briefje dat 't tweede bedrijf een jaar later speelt. Me gaan 't naaste jaar weere moeten koomen als we naar de verluchtinge van Brussel gaan. Maar dat ze mijn dan geen geld vragen zeie of 'k breeken 't kot af.

En me hebben ze dan nog niet zien vliegen voor ons geld, zei Euphrasie. 'k Zeggen, kontraarie, 'k zien z'ik nu vliegen , van de grooten hoenger. Kom me gaan achter elk een zak frieten voor op de trein en me zien naar huis.

Elk zijn gelukkig Nieuwjaar en tot 't naaste jaar.

Stierman Lèèze

Pensioen voor de vissers aan 55 jaar

Sinds verscheidene maanden heeft het Verbond der Belgische Zeevisserij een programma ingediend bij de Minister van Landbouw om meer zeelieden aan te moedigen aan te monsteren aan boord van visserswaartuigen.

Dit programma bevatte twee voorname punten :

1. Het herzien der leerkontrakten en verhogen der aanmoedigingspremies voor de scheepsjongens ;

2. Het toekennen van een verhoogd ouderdomspensioen van hun 55 ste jaar af aan de vissers die gedurende een bepaalde periode hebben gevaren.

Daar de bespreking van deze twee punten met de verschillende Departementen veel tijd vroeg, duurde het lang vooraleer er iets definitiefs kon vernomen worden.

We weten echter dat de Minister van Landbouw deze twee punten goedgekeurd heeft en dat ze binnenkort definitief zullen besproken worden. Onlangs werd ons nog van de kant van de Eerste Minister medegedeeld dat ook hij zijn volledige steun gaf aan deze twee projekten.

Het zijn punten van sociaal belang tegenover onze vissers en van ekonomisch belang om de visserij in leven te houden, vooral nu met de stijgende aanbouw van nieuwe vaartuigen en de uitbreiding van de vloot.

Een late vogel heeft nu waarschijnlijk ontdekt dat er binnenkort iets zal gebeuren en heeft een briefje geschreven — o zo hartroerend — tot de Minister van Landbouw om hetzelfde te bekomen wat het Verbond der Belgische Zeevisserij na maandenlange intense studie en besprekingen bijna heeft verwezenlijkt. Dat is dan nog niet voldoende, afschrift van dit briefke wordt aan alle reders gezonden met verzoek om het aan de bemanning uit te delen, zodat iedereen zou denken dat het dank zij deze ontroerende brief en vooral dank zij de ondertekenaar die algemeen bestuurder is van zijn eigen zelf, is dat waarschijnlijk in de loop van toekomend jaar onze vissers een vervroegd pensioen zullen kunnen bekomen.

Na-apen is gemakkelijk, vooral als al het werk reeds gedaan is. Gelukkig zal iedereen weten van waar het komt, ook de postbode die de brief zal terugbrengen gericht aan de Minister van Landbouw, want... het adres is verkeerd : de Minister van Landbouw woont niet in de Wetstraat te Brussel.

We appreciëren dan nog zoveel beter het proza van een lid van de Beheerraad van de Unie, die in een plaatselijk blad alles ophemelt wat het Verbond der Belgische Zeevisserij tot nu toe gedaan heeft, spijtig genoeg heeft deze brave heer de naam vergeten, en vertelt enkel dat andere personen het nodige hebben gedaan.

Die andere personen zijn wij !

BERICHT AAN DE VISHANDELAARS, NIJVERAARS EN REDERS

De Zeevisserijdirektie brengt ter kennis van alle belanghebbenden dat het «Invoerkomité voor Verse Zeevis» de volgende invoerkwantums heeft bepaald :

Uit Denemarken : 80 Ton voor de maand januari 1956.
80 Ton voor de maand februari 1956
Uit Noorwegen : 150 Ton voor de maand januari 1956.
150 Ton voor de maand februari 1956.
Uit Zweden : 10 Ton voor de maand januari 1956.
10 Ton voor de maand februari 1956

HOOGWATER TE OOSTENDE

DECEMBER

30 Vrij	01.20	08.07	50	2
	13.47	20.27	52	4
31 Za	02.06	08.59	50	1
	14.26	21.13	52	5

JANUARI 1956

1 Zo		02.54	09.48	51	1
		15.28	22.00	51	6
2 ma		03.44	10.38	51	1
		16.18	22.46	50	7
3 Di		04.32	11.27	49	2
		17.09	23.35	48	8
4 Wo	☾	05.23	—	47	—
		18.00	12.17	46	4
5 Do		06.18	00.25	45	9
		18.57	13.11	44	6

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Schipper Vileyn levenslang geschorst

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis. De Raad velde een drietal vonnissen onder meer in de zaak van O.121 «Monte Carlo» die op 14 maart 1950 tijdens de visserij op de Witte Bank na 24 uren branden in de golven verdween.

LEVENSLANGE SCHORSING VOOR SCHIPPER VILEYN

In een uitgebreid en goed gedocumenteerd vonnis gaf de Raad een wedersamenstelling van de gebeurtenissen die het vergaan van dit schip voor gevolg hadden. Er wordt vooral de nadruk gelegd op de onware verklaringen van schipper Vileyn, die o.m. stelselmatig verzwegen heeft dat hij de volgende dag na het uitbreken van de brand nog alleen aan boord is geweest.

De O.121 «Monte Carlo» behoorde aan de heren Lambregt Henri en Marcel en Charles en Henri zoon.

De O.121 werd op 1 oktober 1950 door de Rederij H. Lambregt en Zonen gekocht van de heren August en Oscar Blondé voor het bedrag van 1.400.000 fr. (kosten inbegrepen). Sinds 1 oktober 1950 was het vaartuig verzekerd door de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij «De Ster» voor het bedrag van 2.100.000 fr.

Uit het onderzoek tot hetwelk de Raad is overgegaan, dienen bovendien andere beschouwingen onthouden :

a. — De brand heeft een oorsprong moeten nemen in de machinekamer. De machinekamer is gelegen onder de vislier. Tussen de machinekamer en het visruim bevindt er zich een dubbel houten schot. Aan de voorkant van de machinekamer, tegen het schot onder de vislier bevindt zich het schakelbord. De mazouttanks bevinden zich in de machinekamer, rechts en links van de motor.

b. — Op welke wijze en waar de brand is ontstaan zijn vragen die in de loop van het onderhoor niet konden opgelost.

De motorist Maes verklaarde : «om 2 u. p.m. ben ik nog naar de motor gaan zien en heb er alles in orde gevonden».

c. — Het is maar rond 14 u. van de 14e maart dat matroos Lammens wat rook door de luchtkoker bemerkte, die later een dikke, zware, fel prikkelende massa rook werd.

d. — Het staat vast dat er op 14 maart gedurende de gehele namiddag en tot laat in de avond geen vlammen van buiten uit werden gezien. Burcke Fernand, Maes Albert, Lammens Frans, Popelier Roland, Popelier Henri, alle leden van de O.121, zowel als Legein Henri en Serreyn Leon, respectievelijk schipper en matroos aan boord van de Z.561 en Vermote Julien, schipper aan boord van de O.131, zijn in dit opzicht formeel in hun verklaringen.

Matroos Burcke Fernand, verklaarde bovendien : «Ik heb sprankels vuur gezien aan de tableau».

e. — Geheel anders is nochtans de versie van schipper Vileyn, die verklaart en staande houdt dat de O.121 vanaf 's namiddags van 14 maart reeds in vlam stond.

f. — Op 14 maart rond 19.15 uur, kwam reder Lambregt Henri in verbinding met de O.121 langs Oostende Radio. De reder herhaalt de gesprekken niet gevoerd door Vileyn of door Ocket sprekend namens Vileyn ; doch verklaart voor de Raad : «Ik heb geen bijzondere orders aan schipper Vileyn gegeven, alleen dat hij al het mogelijke moest doen om het schip te redden».

g. — Matroos Serreyn Leon van de Z.581 verklaart echter onder eed : «Nadat ik aan boord van de O.121 was gegaan, heb ik een gesprek gehoord van de schipper van de O.245 met de reder. Ik heb deze schipper horen seinen dat alles in vuur en vlam stond».

h. — Op 14 maart rond 21 uur is Mr Carlier, Hoofdwaterschout der Kust te Oostende, in gesprek geweest met schipper Vileyn, die zich aan boord van de O.246 bevond. De heer hoofdwaterschout heeft de vraag gesteld wat er gebeurd was. Schipper Vileyn antwoordde : «Er is een hevige brand ontstaan in de machinekamer». De heer hoofdwaterschout heeft hierop aan Vileyn gevraagd of hij de brandblusapparaten van andere schepen niet kon krijgen.

Schipper Vileyn antwoordde dat de brand te hevig was, dat het onmogelijk was nog aan boord te blijven, dat de vlammen naar buiten sloegen, dat alles reeds verbrand en gesmolten was en dat er niets meer aan te doen was. Steunend op de verklaring van schipper Vileyn zag dhr hoofdwaterschout in zijn verbeelding het schip branden en vrezend voor een ontploffing van de mazouttanks gaf hij de raad niet in de onmiddellijke nabijheid te blijven. De heer hoofdwaterschout legde geen verbod op terug aan boord te gaan.

i. — Vileyn wijkt echter niet af van de versie door hem aangenomen, die hij geheel herneemt in zijn scheepsverklaring neergelegd na zijn aankomst te Oostende.

De vraag dient gesteld om welke reden schipper Vileyn deze onjuiste en/of leugenachtige versie voorlegt.

De Raad is van oordeel dat met staande te houden dat de brand een zodanige uitbreiding had genomen dat er geen middel tot blussen meer bestond, Vileyn getracht heeft zijn lijdelijkheid en zijn totaal gemis aan doelmatig optreden ten overstaan van de gebeurtenissen, te rechtvaardigen.

Er valt immers op te merken :

1. dat er meer dan 24 u. verliepen tussen het ogenblik dat er vastgesteld werd dat er een brand was ontstaan en het ogenblik dat het vaartuig in de golven verdween.

2. dat gedurende de gehele dag van de 14 maart tot laat in de nacht, het vuur gesmeuld heeft binnen in het vaartuig en zich niet meer naar voor heeft uitgebreid.

Indien Vileyn bezield was geweest met een weinig ondernemingsgeest, verantwoordelijkheidszin of durf, dan had hij gebruik kunnen maken van vermelde omstandigheden om te trachten de brand te blussen of te overmeesteren en zijn schip te redden.

Zeven of acht vaartuigen bevonden zich in de onmiddellijke nabijheid van de O.121 als gevolg aan zijn verzoek om hulp. Vileyn was in de gelegenheid hen te vragen over hun blusapparaten te mogen beschikken, bij middel van dewelke hij de brand die in een beginstadium was, met goed gevolg had kunnen bestrijden. Hierop heeft Vileyn echter niet gedacht.

De schipper van Z.581 trof de nodige schikkingen om te trachten de O.121 naar de dichtst bijgelegen veilige haven op te slepen. Schipper Vileyn verzette zich hiertegen.

Het voorbeeld van de schipper van de Z.581 had schipper Vileyn moeten bewegen, schipper Ocket van de O.246 te vragen de opsleping van de O.121 te ondernemen.

Schipper Ocket verklaarde immers : «Ik kon dit schip op sleeptouw nemen, die mogelijkheid bestond». Dergelijk plan kwam echter in schipper Vileyn niet op !

Schipper Vermote van de O.131 die zich in de nabijheid van de O.121 bevond was eveneens de overtuiging toegedaan dat de O.121 kon opgesleept worden.

Aangezien de O.131 insgelijks verzekerd was bij de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij «De Ster» van dewelke de heer Lambreght Henri, vader, voorzitter is van de Beheerraad, stelde schipper Vermote zich per radio met de heer Lambreght Henri in verbinding en vroeg of of hij in de nabijheid moest blijven. De heer Lambreght Henri antwoordde hierop dat de O.131 zijn visserij mocht voortzetten.

Schipper Vileyn had een reddings- en hulpstation van de Nederlandse kust kunnen oproepen, weze het Den Helder of Terschelling, ten einde de hulp te verkrijgen van een sleepboot uitgerust met pompen en blustoestellen. Deze sleepboot had de O.121, opgesleept door een ander vaartuig, tegemoet kunnen komen en dit vaartuig bereiken na noogstens 5 uur. Hierop heeft schipper Vileyn evenmin gedacht.

Schipper Vileyn heeft stelselmatig verzwegen dat hij op 14 maart nog alleen aan boord is geweest.

Door zijn verkeerde voorstelling van de feiten langs de radio, heeft hij de indruk verwekt dat iedere redding van zijn vaartuig onmogelijk was. Hij zelf heeft geen kontakt gezocht met zijn reder of zijn verzekeraars om raad te vragen.

Voortgaande op de inlichtingen verstrekt door schipper Vileyn, laat de heer Lambreght H. op 15 maart rond 3 uur weten, t.t.z. 9 u. voor de ontploffing en ongeveer 12 uur voor het zinken van het vaartuig dat de hulp van een sleepboot overbodig is.

Uit dit alles blijkt dat schipper Vileyn zeer ernstige fouten heeft begaan die een blaam verpen op zijn naam als schipper.

Schipper Vileyn heeft bewijs geleverd van volstrekt gebrek aan vastberaden ondernemings- en verantwoordelijkheidsgeest, plichtbesef, beredeneerde zeemanskunde en beroepsfierheid.

Dergelijke tekortkomingen vanwege betrokken Vileyn, verantwoordelijk voor het vaartuig waarover hij het bevel voerde, dienen als buitengewoon zwaar en gewichtig te worden aangezien.

Schipper Vileyn kan zich niet beroepen op het feit dat hij vanwege zijn rederij geen bepaalde onderrichtingen heeft gekregen betreffende de te treffen maatregelen om zijn vaartuig te redden.

In geval van gevaar of ongevallen die zich aan boord van een vaartuig voordoen, hoort het aan de gezagvoerder, die het best geplaatst is om de aard en de belangrijkheid van het onheil na te gaan, te oordelen en te beslissen welke maatregelen, in de bestaande omstandigheden en toestanden dienen getroffen.

Na de heer rijkscommissaris te hebben gehoord in zijn rekwisitorium en de betrokkenen in hun middelen van verdediging.

Na al het hierboven te hebben overwogen :

Komt de Raad tot de volgende conclusies :

1. De O.121 is vergaan tengevolge van een brand, waarvan de eerste oorzaak met zekerheid niet kan worden bepaald, doch die, tengevolge van het volstrekt en niet te rechtvaardigen gemis aan doelmatig optreden van schipper Vileyn, uitgegroeid is tot een ontploffing en het verder opbranden van het vaaratuig ; dat ongeveer 24 uur na de eerste vaststellingen in de golven verdween.

2. In de loop van de dagen van 14 en 15 maart kan niets worden weerhouden betreffende het gedrag van betrokken Lammens Fr., geen enkele fout noch nalatigheid kan hem dan ook ten laste worden gelegd.

Om die redenen :

a. — bestraft de Raad betrokken schipper Vielyn M. met de ontzetting voor goed van het recht om in deze betrekking te varen ;

b. — stelt de Raad matroos Fr. Lammens buiten zaak.

Verwijst schipper Vileyn M. in de gerechtskosten.

EEN MAAND SCHORSING VOOR SCHIPPER LEBLUY

Op 26 september 1954 rond 12.20 uur strandde de O.115 op de westelijke kant van de «Hammond Knoll»

Na ongeveer 15 minuten manoeuvreren kon het vaartuig, dat echter lek geslagen was, op eigen kracht terug vlot gebracht worden.

Ingevolge de opgelopen lekkage diende de O.115, eerst door twee Belgsche vaartugen de O.153 en de N.819, dan door een Britse sleepboot de «Richard Lee Barber» in de haven van Yarmouth binnen gesleept.

De O.115 «Irma Alice» toebehorende aan de Hr Lebluy Maurice is een houten Belgisch vissersvaartuig.

BESLUIT

Uit een en ander is het de raad gebleken :

— Op 26 september 1954 had het H.W. in Yarmouth Roads plaats rond 8.17 u. G.M.T.

— Op de plaats waar de O.115 zich bevond, zette de tijstroom N.W.t.N. met een snelheid van 1 mijl per uur.

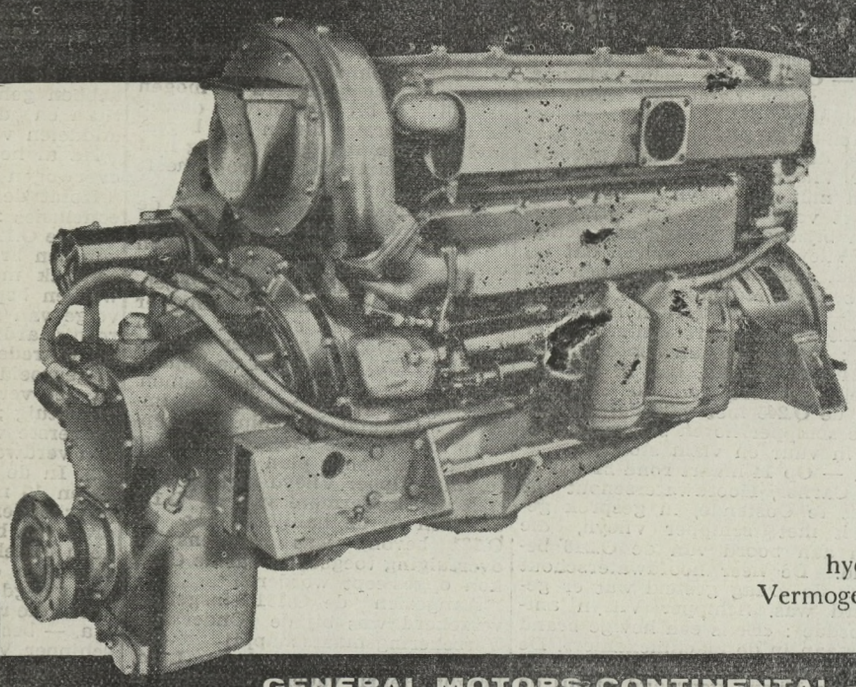
— Op 26 september rond 12 u. was het in de omgeving waar de O.115 zich bevond, schoon en klaar weder, wind NW. kracht 2.

— Toen de schipper rond 12 u. in de brug kwam en zich bij middel van de dieptemeter die 5 vadem aanduidde, rekenschap gaf dat de diepte geleidelijk verminderde, beschikte hij over alle nodige middelen om de juiste positie van zijn vaartuig te bepalen.

In het zuiden lag het lichtschip «Newarp» op een afstand van ongeveer 4 mijl ; in het Z.W. de boei «S. Haisbro» op een afstand van ongeveer 5 mijl ; in het Z.O. de boei «S. Hammonds Knoll» op een afstand van ongeveer 2 mijl en in het N.N.W. de boei N. Hammonds Knoll op een afstand van ongeveer 2 mijl.

De dieptelijnen rond Haisborough

GENERAL MOTORS
TWEETAKT SCHEEPSDIESELS



Het wereldmerk
met wereldservice !
Ingebouwde
hydraulische keerkoppeling
Vermogen : van 30 tot 1500 HP

GM DIESEL POWER

GENERAL MOTORS CONTINENTAL – ANTWERPEN

4737V)

Tail en Hammond Knoll zijn op de kaart en duidelijk aangeduid.

Het feit alleen dat, onder een Z.t.O.lijke koers recht op Newarp lichtschip werd gestuurd en dat onder deze koers de diepte tamelijk snel en geleidelijk verminderde was voldoende om de schipper te doen inzien dat hij zich niet aan de oostzijde van Haisborough Tail bevond, noch kon bevinden.

Al het hierboven overwogen komt de Raad tot de konklusie dat het stranden van de O.115 «Irma Alice» op «Hammonds Knoll» dient toegeschreven aan de uiterst onvoorzichtige navigatie van wege schipper Lebluy G., die, mits een oordeelkundig gebruik te maken van de middelen te zijner beschikking, inplaats van zijn navigatie te regelen naar een op niets steunende gegiste positie, het ongeval met alle zekerheid had kunnen vermijden.

Om die redenen bestraft de Raad schipper Lebluy G. met de ontzetting van het recht om gedurende een periode van 1 maand in deze hoedanigheid te varen dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst schipper Lebluy G. in de gerechtskosten.

AANRAKING IN SPAN TUSSEN DE N.741 EN DE N.744 OP 23 NOVEMBER 1954

Op 23 november 1954 bedreven de N.744 «Hoop op de Toekomst» en de N.741 «Hoop op Vrede» de spanvisserij op ongeveer en halve mijl NNW van de boei DW.10.

Al het hierboven overwogen en in aanmerking nemend dat beide schippers uit het onderhavig geval en het onderzoek van de Raad, een nuttige les hebben weten te trekken, hetgeen ze allebei voor de Raad oprecht en uit eigen beweging hebben erkend, komt de Raad tot de conclusie dat met de betrekking tot de aanraking die zich op 23 november 1954 tussen de N.741 en de N.744 heeft voorgedaan, er geen eigenlijke beroepsfouten ten laste kunnen gelegd van de betrokken schippers Verstraete E. en Lambrecht E

Om die redenen stelt de Raad betrokken schippers Verstraete E. en Lambrecht E. buiten zaak en verstaat dat de gerechtskosten ten laste zullen blijven van de Staat.

De Raad neemt de gelegenheid te baat om andermaal de schippers alsook alle leden der bemanningen van de in span vissende vaartuigen te wijzen op de noodzakelijkheid een ononderbroken oplettendheid en voorzichtigheid aan de dag te leggen en steeds te trachten, volgens de bestaande toestanden en omstandigheden, de aangepaste voorzorgsmaatregelen en manoeuvres te bepalen, te treffen en uit te voeren, ter voorkoming van aanvaringen of ongevallen.

KRISIS IN DE VENEZUELAANSE KONSERVENINDUSTRIE

De meeste Venezuelaanse viskonservenfabrieken hebben hun deuren moeten sluiten bij gebrek aan afzet gebieden voor hun waren, zowel op binnenlandse markt als voor uitvoer. Hun voorraad wordt als zeer belangrijk aangegeven en de fabrikanten rekenen op hulp van de regering om de afzet te vergemakkelijken.

Wereldvisserijnieuws

ONVERWACHTE GROTE PALINGVANGST IN NOORD-DUITSLAND

Ligt nu de oorzaak in de hevige stormen die de laatste tijd op de kusten van Schleswig - Holstein woedden, maar een feit is het dat op de Duitse Noord-Kust grotere hoeveelheden paling gevangen wordt, dan men in jaren gezien heeft. Een visser uit het dorpje Hallig Hooge wist in drie uur tijd 25 kg paling te vangen.

UITVOER VAN DUITSE VIS NAAR ENGELAND

In de eerste acht maanden van 1955 werden te Grimsby 36.043 Ton Duitse vis geland voor een waarde van 690.635 £. Dit is ongeveer 9810 Ton meer dan in het ganse jaar 1954.

Meerendeels bestond de invoer uit roodbaars die geen storende invloed op de Engelse markt hebben daar zij meestal bevroren terug uitgevoerd worden naar Australië en de V.S.A.

ZWEEDSE HARING IN DE BONDSREPUBLIEK

Gedurende de maand Oktober werden in de Duitse havens gezamelijk 2887 Ton Zweedse haring aangevoerd met een waarde van 1.215.544 D.M.

Het totaal aangevoerde tonnage van juli tot october beloopt 6798 Ton voor een waarde van 545.755 D.M. Geland door 238 schepen die in de verscheidene West-Duitse havens kwamen verkopen.

HULP AAN BEHOEFTIGE BRETOENSE «SARDINIERS»

Vorige week schreven wij reeds enkele regels over de hulp aan de behoeftige sardienen vissers der Bretoense Kust. Door het «Comité professionnel» was het plan opgevat voor die vissers een steun op nationaal plan aan te vragen, doch bij nader inzien schijnt het verkieslijker dat deze hulp door lokale instanties zou verstrekt worden : t.t.z. dat de provincie of de gemeente de vissersfamilies van het nodige zou voorzien om de winter door te komen. Het «Comité» heeft verder bij de visserijkas, pensioenkas en kas der familievergoeding aangedrongen opdat de vissers die met hun bijdragen of sociale verzekeringspremiën ten achter staan, krediet zouden verkrijgen.

Wat betreft het vraagstuk der invoer van bijkomende hoeveelheden Marokaanse of vreemde sardienen voor de bevoorrading der inlandse markt, heeft het «Comité» besloten zich niet aan onmiddellijke interesten gelegen te laten maar aan de toekomst te denken. Daar de toegestane invoerkontingenten nog niet uitgeput zijn en de markt dus in geen onmiddellijk gevaar verkeert, worden verdere vergunningen voor invoer van vreemde sardienen van de hand gewezen.

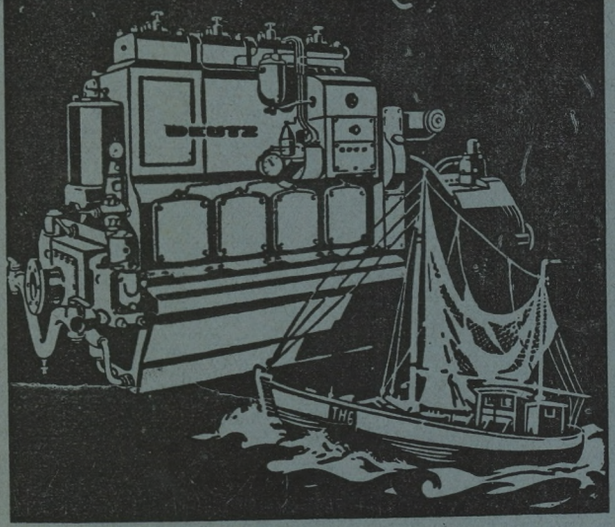
STATISTIEK VISAANVOER OKTOBER 1954-1955 V.B.Z. STATISTIEK

SOORTEN	Gewicht		Waarde		Gemiddelde Prijs	
IJSLAND KABELJAUW						
Groot	174.298	180.664	2.369.415	2.704.205	13.59	14.97
Midden	99.374	54.566	902.980	559.670	9.09	10.26
Klein	6.770	8.253	38.730	46.010	5.72	5.57
Totaal :	*280.442*	*243.483*	*3.311.125*	*3.309.885*	*11.81*	*13.59*
NOORDZEE KABELJAUW						
Groot	132.561	145.098	2.328.201	2.635.500	17.56	18.16
Midden	54.558	56.783	602.400	663.336	11.04	11.68
Klein	38.676	60.255	218.801	365.427	5.66	6.07
Totaal :	*225.795*	*262.136*	*3.149.402*	*3.664.263*	*13.95*	*13.98*
IJSLAND SCHELVIS						
Groot	31.853	33.800	505.340	523.145	15.86	15.48
Midden	58.475	66.293	564.455	544.545	9.65	8.21
Klein	52.335	42.350	276.980	199.520	5.29	4.71
Totaal :	*142.663*	*142.443*	*1.346.775*	*1.267.210*	*9.44*	*8.90*
NOORDZEE SCHELVIS						
Groot	1.287	1.834	15.340	26.620	11.92	14.51
Midden	23.175	47.490	187.600	357.230	8.09	7.52
Klein	234.481	273.398	905.230	1.014.185	3.86	3.71
Totaal :	*258.943*	*322.722*	*1.108.170*	*1.398.035*	*4.28*	*4.33*
Schol	288.433	321.498	1.998.344	2.558.124	6.93	7.96
Rog	224.086	278.318	1.671.013	2.317.762	7.46	8.33
Tarbot	92.225	85.061	1.712.849	1.806.951	18.57	21.24
Tong	390.000	307.855	12.216.081	11.998.843	31.32	38.97
Wijting	304.341	327.971	1.076.438	1.482.373	3.54	4.52
Andere soorten	1.152.943	1.366.263	8.118.962	9.983.256	7.04	7.30
TOTAAL BODEMVIS	*3.359.871*	*3.657.696*	*35.709.159*	*39.786.702*	*10.63*	*10.88*
Bastaardmakreel	1.930	2.030	3.715	4.315	1.92	2.13
Volle haring	1.118.111	1.729.808	4.800.636	7.576.212	4.29	4.38
Sprot	165.241	143.433	1.216.793	1.531.879	7.36	10.68
Makreel	12.370	22.011	101.835	159.569	8.23	7.25
Andere soorten	130	369	1.570	1.950	12.08	5.28
TOTAAL GELAGISCHE VIS	*1.298.142*	*1.897.651*	*6.126.469*	*9.273.925*	*4.72*	*4.89*
Garnaal	92.467	242.060	2.151.232	3.133.408	23.26	12.94
Andere soorten	55.880	65.621	351.864	403.993	6.29	6.15
TOT. SCHAAL- en WEEKDIER.	*148.347*	*307.681*	*2.503.096*	*3.537.401*	*16.87*	*11.50*
ALGEMEEN TOTAAL	*4.806.360*	*5.863.028*	*44.338.724*	*52.598.028*	*9.23*	*8.97*
IJslandvis	1.175.240	1.383.412	9.601.714	11.449.365	8.17	8.28
Noordzeevis	2.184.331	2.274.284	26.107.445	28.337.337	11.95	12.45

INVOER SEPTEMBER 1954 - 1955 V.B.Z. STATISTIEK

Landen v. Herkomst	*Gewicht in Kilogram*										*Waarde in Frank*	
	Haring		*Andere Vis*									
			Boven 40 cm		*Onder 40 cm*		*Makreel vr Cons.*		*Vis vr Rokerijen*			
(1) Nederland	235.765	66.434	138.038	189.647	43.750	74.730	25.530	66.867	—	—	5.329.577	6.261.637
(2) Ver. Koninkr.	—	—	80.984	55.447	—	—	—	—	—	—	1.914.790	1.407.723
(3) Denemarken	—	—	43.482	54.085	—	—	—	—	—	10.545	805.452	1.404.802
(4) Noorwegen	—	—	23.255	48.078	—	—	—	—	—	10.350	375.346	918.823
(5) Frankrijk	8.080	—	2.798	105	—	—	167.655	165.200	—	—	667.115	722.622
(6) Zweden	—	—	5.843	6.868	—	—	—	—	—	—	77.098	96.670
Totaal :	*243.845*	*66.434*	*294.400*	*352.262*	*43.750*	*74.730*	*193.185*	*232.076*	—	*20.895*	*9.169.378*	*10.812.277*
Waarvan :	*Gewicht*				*Waarde*						*Gemiddelde Prijs*	
1) Haring	235.765	66.434			1.188.161	339.158					5.03	5.10
Kabeljauw	112.144	110.100			2.352.079	2.251.897					20.97	20.45
Schelvis	9.869	49.442			155.417	301.595					15.74	6.09
Makreel vr Cons.	25.530	66.867			170.662	344.464					6.68	5.15
Tarbot	5.062	9.364			135.414	260.141					26.75	27.78
Schol	3.018	1.564			40.131	26.171					13.29	16.73
Vleet	2.450	2.365			42.340	34.598					17.28	14.62
Rog	—	6.135			—	59.449					—	6.69
Koolvis	—	2.897			—	47.409					—	16.36
Haai	—	2.478			—	61.512					—	24.82
Wijting	—	2.404			—	8.279					—	3.44
Heilbot	—	1.565			—	53.708					—	34.31
Onder 40 cm												
Tong	19.673	44.637			843.360	2.069.010					42.86	46.35
Schol	18.225	12.879			229.075	168.868					12.56	13.11
Pieterman	—	7.067			—	131.734					—	18.64
Makreel	—	6.293			—	47.675					—	7.57
Sprot	—	1.968			—	12.972					—	6.59
2) Kabeljauw	28.054	16.491			636.968	390.822					22.70	23.69
Tarbot	26.496	14.131			743.073	440.180					28.04	31.14
Zeeduivel	8.129	—			166.266	—					20.45	—
Vleet	6.516	8.957			142.390	225.544					21.85	25.18
Zeebrasem	6.445	10.300			133.248	230.155					20.67	22.34
Schar	4.288	—			72.385	—					16.88	—
Staart	—	4.904			—	104.582					—	21.32
3) Kabeljauw	34.052	38.510			640.738	845.283					18.81	21.94
Vleet	5.872	7.954			115.844	185.856					19.72	23.36
Schelvis	2.021	4.473			30.486	76.513					15.08	17.10
Rokerijvis	—	10.545			—	216.500					—	20.53
Haai	—	2.287			—	71.139					—	31.10
4) Zeepaling	11.965	26.087			134.293	291.938					11.22	11.19
Heilbot	3.789	5.792			122.473	213.805					32.32	36.91
Rokerijvis	—	10.350			—	219.500					—	21.20
Schelvis	—	9.505			—	109.342					—	11.50
Kabeljauw	—	5.898			—	73.089					—	12.39
5) Makreel vr Cons.	167.655	165.209			590.910	714.652					3.52	4.32
Haring	8.080	—			42.420	—					5.25	—
6) Vleet	5.283	2.323			71.002	34.231					13.43	14.73
Kabeljauw	—	4.353			—	59.872					—	13.75

DEUTZ Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

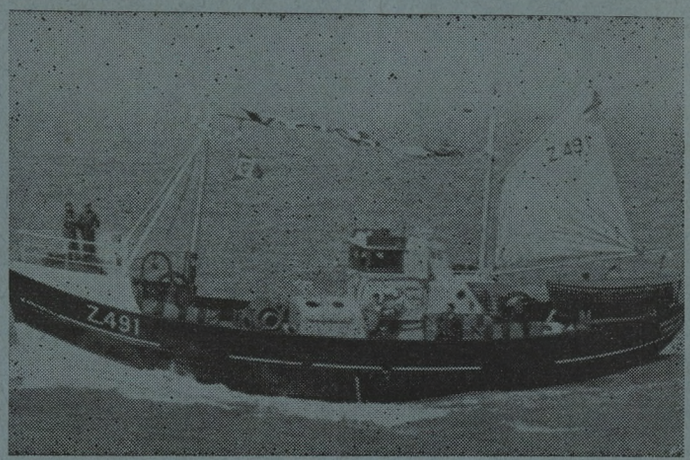
BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(33V)

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)

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

Voor Nieuwbouw en Herstelling van Schepen N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C°

(11)

S.A.I.T. SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE	NIEUWPOORT	ZEEBRUGGE
21, H. Baelskaai	18, Hoogstraat	4, Wandelaarstr.
Tel. : 715.70	Tel. : 231.51	Tel. : 541.21

VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN

VERKOOP
VERHUUR
ONDERHOUD

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