23e JAARGANG nr 4 Verschijnt elke Vrijdag PRIJS : 3 Fr. VRIJDAG 27 JANUARI 1956

Het VISSERIJBLAD



De O.322 «René Goeman» met Mw de Brouwere, meter, zaterdag 21 januari op de werven Beliard Crighton en Co te water gelaten.

Adreslijst van Nederlandse Firma's

Sedert 1696

HAARLEMMEROLIE

van...

C. DE KONING TILLY

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

ACHTERSTRAAT, 13, HAARLEM

Verkrijgbaar bij apotheek en drogisterij of bij de fabrikant.

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

(187V)

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)
Tel. 5637, 4524.4822
Na 6 uur : 4732-4595
Specialiteit : schelvis, kabeljauw, makreel, — haring, enz. —

(80V)

n.v. AGENTUUR en HANDEL Maatschappij

IJmuiden. Telefoon 4527. Voor alle visserijbenodigdheden. (81)

GLAS en ZOON

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

Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721

IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)

IJMUIDEN-STORES

N. V.

IJMUIDEN Tel. 4447

SCHEVENINGEN Tel. 552700

Uw adres voor :

Zout - Vlaggen, enz., enz.

Staaldraad — Netwerk

(106)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319

(96)



(118)

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

«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)

KLEINE AANKONDIGINGEN

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 800.000 fr.

★

Motorvissersvaartuig in hout in 1947 herbouwd. Motor Deutz van 150 P.K. Brutto Ton 70. Geschatte waarde 1.800.000 fr. Verkoopprijs 800.000 fr.

★

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

Motor AWA van 140 PK van 1947.

★

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

★

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

★

TE KOOP : FRIGO «Kelvinator» met electrische gezondheidslamp en windmolen aan zeer lage prijs. Dienstig voor beenhouwerij of vishandel. Grootte : 2 m. lengte, op 2,20 m. hoogte en 1 m. diepte. In zeer goede staat. Z. w. Arsène Taveirne, 242, Koolkerkestwg, Brugge. 4821V

★

DRINGEND OVER TE NEMEN : wegens ziekte zeer goed beklante en welgelegen **VISWINKEL** in bevolkt kwartier, met frigo en al het materieel voor 40.000 fr. Zich wenden rue des Boers, Etterbeek, telefoon 33.55.79. 4810V

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

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.

De overbevissings-conventie levert resultaten!

De overbevissingskonventie levert resultaten, schrijft de Visserijwereld in een artikel dat de vertaling is van een bericht van de heer Lucas van het Marine Laboratorium, Torry, Aberdeen, verschenen in het laatste nummer van Scottish Fisheries Bulletin. De invoering van een minimum maaswijdte in april 1954 betekende een belangrijke stap tot het behoud van de visstand, maar overigens was het slechts een gedeeltelijke oplossing van het probleem, aldus dr C.E. Lucas. Hij spreekt voorts de hoop uit dat de pogingen welke thans worden gedaan om te komen tot een nieuwe en meer soepele konventie met succes zullen worden bekroond.

Sprekende over de internationale moeilijkheden om een geschikte regeling te vinden voor de problemen van de overbevissing en deze toe te passen, wijst dr. Lucas vooral op de moeilijkheid om de zekerheid te geven, dat de regeling in het buitenland even strikt wordt toegepast als in het eigen land en dat de straffen even zwaar zijn. Men dient, zo voegt hij er aan toe, echter wel te bedenken, dat de Konventie nog pas twee jaar werkt, zodat het wenselijk is wat meer tijd te laten verstrijken, teneinde te zien welke resultaten ze levert.

Internationale inspectie

Het is wellicht nodig de vorming van een internationale inspectie te overwegen, die zorgt voor de naleving van de voorschriften en voor een uniforme strafmaat bij overtreding. Hierdoor echter kan men in strijd komen met opvattingen van nationale souvereiniteit en traditie en zonder twijfel zouden er tal van internationale verwikkelingen uit voort vloeien.

Maar zelfs indien de Konventie onvoldoende zou worden nageleefd, zou het onjuist zijn haar op te geven, zo meent dr. Lucas. Hierdoor immers zou men het eigen aandeel in de toekomstige voordelen prijs geven. Want er is alle reden om aan te nemen, dat elk groot visserijland er voordeel van zal hebben om maatregelen te nemen tegen overbevissing, zelfs indien andere landen dit niet doen! Al naar mate de visserij van zulk een visserijland groter is, zal ook het aandeel in de voordelen, welke dergelijke overbevissingsmaatregelen opleveren, groter zijn.

Sprekende over de voorgeschiedenis van de overbevissingsmaatregelen, merkt dr. Lucas op dat vele biologen hadden ingezien dat voorschriften voor de maaswijdte en de minimum maten der vis alleen het overbevissingsprobleem niet geheel zouden kunnen oplossen en dat, terwijl de toepassing van groter minimum maaswijdten ook grotere voordelen zou opleveren, dit buitengewoon moeilijk zou zijn voor die landen, welke een traditionele visserij in de kustwateren bezitten, gericht op de vangst van kleine marktwaardige vis. Het was daarom nodig een regeling te vinden, zo, dat de visserij juist dat gedeelte wegvangt, waarmede de visstand elk jaar toeneemt, zodat de stand zelf niet wordt aangetast.

Volgens dr Lucas zou de Noordzee van verscheidene vissoorten een veel grotere opbrengst kunnen opleveren dan thans het geval is. Om de grootst mogelijke opbrengst van een speciale vissoort te waarborgen, zou of bij een gelijk blijvende bevissingsintensiteit de minimum maaswjdte moeten worden vergroot met een mogelijk verlies van andere vissoorten, of men zou bij een gelijkblijvende maaswijdte de bevissingsintensiteit aanzienlijk moeten verminderen. Wat wij nodig hebben is de meest ekonomische verhouding van maaswijdte en bevissingsintensiteit. Deze berekening kan toegepast worden op visserij, waarbij twee of meer vissoorten tegelijkertijd worden gevangen, zoals op de Noordzee.

Minder visdagen, grotere opbrengst

Indien de vissersvaartuigen, welke nu de Noordzee bevissen, van elke twee weken slechts één week zouden vissen en daarbij de maaswijdte van 80 mm. zouden gebruiken, dan zou men, zodra de grotere maaswijdte haar invloed op de visstand had kunnen doen gelden (zes à zeven jaar), aanzienlijk meer en grotere vis vangen, nl. een opbrengstvergroting van ongeveer 25 t.h. Per eenheid zou dan meer dan het dubbele, van hetgeen nu wordt gevangen, worden aangevoerd. Geen geringe winst dus ! De verhouding tussen de mogelijke produktie en de visserij-intensiteit met een geschikte maaswijdte is een der problemen, waarmede de Europese visserijlanden zich thans hebben bezig te houden.

Wat betreft de wenselijkheid van een nieuwe Konventie, wijst dr. Lucas er op, dat reeds enkele landen hebben verklaard, dat er ernstige noodzaak is de bestaande konventie te wijzigen, dan wel een geheel nieuwe Konventie te ontwerpen.

Het is verheugend te weten, zo schrijft hij, dat de visserijlanden onlangs bijeen zijn geweest ter bespreking van het belangrijke onderwerp, t.w. een nieuwe en meer soepele Konventie, welke, naar wij hopen, grote voordelen zal waarborgen, niet alleen in de Noordzee, doch in het gehele noord-oost-Atlantische gebied.

Sprekende over de geschatte voordelen van de thans bestaande voorschriften, constateert dr. Lucas, dat, indien de bevissings-intensiteit niet wordt vergroot, de schelvisproduktie in de loop van slechts weinige jaren minsten 15 procent meer zal zijn, dan zij zou geweest zijn, indien er geen internationale maatregelen zouden zijn getroffen ; dat voorts de produktie van hake en kabeljauw respektievelijk met 10 en 5 procent zal toenemen. Aangezien men bij de voorgeschreven minimum maaswijdte speciaal het oog had op ronde vis, is het te verwachten voordeel van de zo waardevolle scholvisserij slechts klein, nl. slechts 3 procent. De schol kan alleen door een veel grotere minimum maaswijdte effektief worden beschermd. Bij de tong zullen de bestaande maaswijdte-voorschriften echter tot betere resultaten leiden evenals bij enkele andere vissoorten.

Tegenover deze voordelen voorzag men ten aanzien van de wijting gedurende de eerste jaren, nadat de nieuwe voorschriften van kracht werden, mogelijks verliezen, door het onvermijdelijke verlies van de kleinere vis bij vangsten. Nochtans heeft men zowel in de Noordzee als op de gronden in het verre noorden de indruk gekregen dat de verliezen veel geringer zijn dan men vreesde. Men wijt dit aan het feit, dat door de vergroting van de maaswijdte de stroming van het water door het net groter is geworden, waardoor het een groter nuttig effekt sorteert.

Dit is ook gebleken op de schelvisgronden in het west-Atlantische gebied, waar destijds de maaswijdte werd vergroot. Daar zijn zelfs gedurende de eerste twee jaar na de toepassing van de grotere maaswijdte door schepen, vissend met netten van de grotere maaswijdte, grotere vangsten van grotere schelvis gedaan, dan door enkele trawlers, aan welke het terwille van het wetenschappelijk onderzoek was toegestaan met de voordien geldende kleinere maaswijdte te vissen. Het kostte zelfs zeer veel moeite om de schippers dezer trawlers, terwille van het onderzoek, te bewegen met netten van deze kleinere maaswijdte uit te varen, omdat zij overtuigd waren, dat de grotere maaswijdte een direkt voordeel opleverde.

Een nieuw belgisch vissersvaartuig voor belgisch kongo

Het was voor een uitgelezen publiek dat zaterdagmiddag de tewaterlating plaats had van de O.322, «René Goeman», gebouwd voor de «Pêcherie Maritime du Congo».

Onder de personaliteiten bemerkten we de heer van Outryve d'Ydewalle, gouverneur van West-Vlaanderen, de heer Mack, gouverneur van de Centrale Bank van Belgisch Congo, dhr Vander Straeten, vice gouverneur van de Société Générale de Belgique ; de hh. Beliard, William, Chardome, der werven ; De Winne, directeur generaal van het Zeewezen ; ere-commodore G. Timmermans, V. Seghers, Flamme, directeur S.A.I.T. en de plaatselijke directeur, de h. Hamers ; M. Poppe, bestuurssekretaris van het Ministerie van Verkeerswezen ; Caesstecker en W. Hendryckx, waterschouten, Van Elslande der firma Valcke en verschillende beheerders der maatschappij.

Het 40 m. lange vaartuig zal voorzien worden van een motor Carels van 450 pk, van een volledige koelinstallatie en van talrijke apparaten geleverd door S.A.I.T.

Binnen drie maanden zal het gereed zijn om zijn proefreis te doen. Eens te meer werd opgemerkt dat ons Oostends schepencollege uitblonk door zijn afwezigheid.

Het was mevrouw de Brouwer die het meterschap waarnam van deze nieuwe treiler.

Bij de ontvangst wees de heer Beliard op het feit dat voor dit vaartuig in de eerste plaats is hoeven gedacht te worden aan de inwendige koelte en de gevaren van de zonnewarmte.

Na alle aanwezigen te hebben bedankt werd het woord gevoerd door de heer Jungers, voorzitter van de maatschappij en ere-gouverneur-generaal van Kongo.

DE VISSERIJ IN KONGO

Hij herinnerde aan de eerste pogingen in 1890 gedaan met een Belgische schoener en een Zweeds kapitein, poging welke moest opgegeven worden.

Dit pogen werd in 1913 herhaald door de heer John Bauwens met de treiler «Jacqueline» O.130 voor rekening van de Société d'Etudes de Pêche du Congo Belge.

Deze proef werd door het uitbreken van de wereldoorlog onderbroken en in 1921 hernomen onder de vorm van N.V. Pêcheries à Vapeur du Congo Belge.

De «Boula Matari», alsdan de grootste bestaande stoomtreiler, werd aangeschaft met het doel de visserij te bedrijven op de Kongolese kust.

Ook deze proef beantwoordde niet aan de verwachtingen.

Men moest dan ook wachten tot in 1948 om een nieuwe poging te zien doen met de medewerking van het Nationaal Instituut voor wetenschappelijk onderzoek, OTRACO en het Ministerie van Koloniën.

Begonnen werd met een kapitaal van 36 millioen, daarna 78 millioen en tenslotte verhoogd tot 95 millioen.

Het is onze lezers bekend hoe achtereenvolgens drie treilers aangekocht werden en wel nl. de O.320, O.319 en de O.311.

Ondertussen werd de riviervisserij ingericht, een ijsfabriek gebouwd en reeds lopen er zes isothermspoorwagens tussen Matadi en Leopoldstad.

In 1953 bedroeg de aanvoer van zeevis 1220 Ton, in 1954 was dit 1890 Ton, en in 1955 benaderde de aanvoer 3000 Ton.

Waar vroeger de vis aan een gemiddelde prijs van 45 fr. per kgr. betaald werd, is ze thans tot 15 fr. per kgr. gedaald en mag gezegd, dat de Kongolese bevolking thans reeds 10 kgr. vis eet per hoofd en per jaar.

In België is dit gebruik slechts 5 kgr. per hoofd en per jaar. Dit heeft voor de voeding van de Kongolese bevolking een enorm belang en getuigt van een merkelijke vooruitgang in een land waar het vlees zeer duur is.

Spreker bracht tenslotte hulde aan de heer Goeman, die de bezieler is geweest van deze maatschappij en van de geboekte vooruitgang.

Na de heer Jungers, werd het woord gevoerd door de heer de Brouwer, die dankte in het Nederlands en meldde dat deze vierde eenheid ook zal toevertrouwd worden aan Vlaamse vissers.

Inderdaad, in Kongo verblijven reeds de schippers Rouzée Emiel, Duyck Raymond, Janssens Viktor en Ingelbrecht Isidoor. Deze laatste is op het huidig ogenblik met verlof en is kapitein op de O.319 «Noordende II».

Baron de Brouwer bracht hulde aan deze mensen en de directeur Van Goetem, daar zij grotendeels bijdragen tot de ontwikkeling en de gezondheid van de negers, die aldus een voeding ontvangen, rijk aan proteïne.

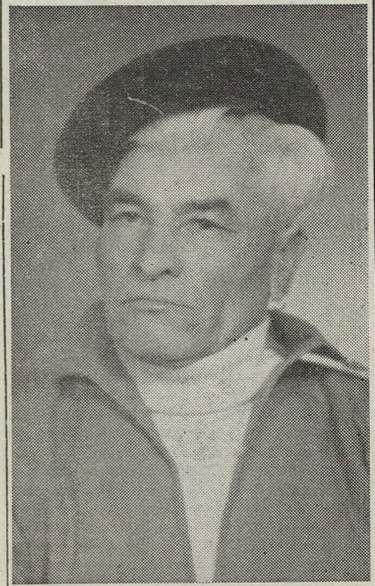
Tenslotte nam de ondernemende heer Goeman het woord om vooral de kapitein, de stuurman en de machinist lof toe te zwaaien, welke binnenkort het nieuwe vaartuig naar Kongo zullen voeren, om er het zo moeilijk begonnen werk voort te zetten.

Op deze bijeenkomst hebben we iets geleerd.

Wensen we de O.322 goed heil en vruchtbare vangsten en hopen we dat de vissers er goed hun kost verdienen in deze moeilijke visserijgebieden.

Siske van Kattens uit Heist is niet meer

Opnieuw is aan Heist een volkstype ontrukt. Dhr Frans Utterwulghe, beter bekend met de bijnaam «Siske Van Kattens» is in de ouderdom van 63 jaar gestorven na een na een slepende ziekte. De afgestorvene, uitbater van café «Londen» stond in het visserijbedrijf deels als visser en deels als werker aan wal. Siske ontvluchtte tweemaal de Duitse bezetting. In 1914-18 verbleef hij achtereenvolgens in Nederland, Engeland en Frankrijk, alwaar hij te Dieppe woonde en als visser met «Piet Braam» en enkele Oostendenaars vaarde. Bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog voer hij naar Engeland en verbleef te Newlyn en Brixham. Hij werd daar zelfs persoonlijk gelukgewenst door de Engelse Koningin voor de flinke prestatie, als werkman in het visserijbedrijf.



Frans Utterwulghe was de echtgenoot van Liza Neyts, en woonde in de Stadhuisstraat, 62 te Heist, waar hij café hield, «Café Londen»... een herinnering aan zijn verblijf in Engeland tijdens de oorlog.

Hij had een echte visserskop. Het schijnt dat niemand anders dan Cissen van Katjes, «model stond» voor een schilderij van een Heists visserstype dat de Koning indertijd werd aangeboden.

Een rasecht visser, zeker, maar ongetwijfeld evenzeer een rasechte vaderlander. Geen enkele plechtigh eidging voorbij of hij liet de Belgische driekleur wapperen aan de gevel van «Café Londen», en daarnaast werd de vlag van het Britse Koninkrijk gehesen.

De begrafenisplechtigheden van wijlen Frans Utterwulghe hadden maandag jl. plaats. Aan de weduwe kinders en familieleden onze innige deelneming in de rouw.

Geneesheren van de Zeevaartinspectie

Bij Ministerieel Besluit werden Dr. R. Aerts van Zeebrugge en Dr. Adriaens van Oostende aangesteld tot geneesheren van de Zeevaartinpektie.

Zij zullen ook als opdracht krijgen de verbandkasten aan boord van vissersvaartuigen op elk ogenblik dat ze het goed vinden, na te gaan.

De reders en schippers doen wel er voor te zorgen dat alles aan boord in regel is.

Vispostzegels

Postzegels verzamelen is een zeer gekende liefhebberij. Allerhande motieven worden gebruikt om de postzegels zo mooi mogelijk voor te stellen en sukses te hebben bij vele verzamelaars. Een motief dat steeds terugkomt, is wel het vis-motief.

Sedert jaren bestaat een hele reeks postzegels met visafbeeldingen van Mozambique. IJsland heeft eveneens 2 vispostzegels : één met schelvis en één met haringen.

Men vindt Spaanse postzegels, evenals Yougoslavische, Duitse e.a. die hetzelfde onderwerp verbeelden.

Bijzonder prachtig zijn een serie driehoekige postzegels van de «Republik Maluku Selatan», waarop in prachtige kleuren talrijke tropische vissoorten voorkomen.

Deze postzegels worden zelfs uitsluitend gekocht om hun mooi uitzicht, vermits zij niet de minste praktische waarde hebben.

Want voormelde Republiek zou slechts enkele dagen bestaan hebben. Dit gebeurde ten tijde van de oprichting van de Vereningde Staten van Indonesië, toen het centraal gezag nog niet sterk genoeg was om zich overal te doen gelden.

Gedurende deze korte periode van bestaan van dit staatje deed de grootste postzegelhandel van New-York een reusachtige bestelling en wierp deze zegels met millioenen op de markt, waar deze nieuwigheid gretig afzet vond. Na korte tijd kwam men tot de bevinding dat deze zegels feitelijk waardeloos waren, maar ondertussen hadden de Amerikanen een goede «business» te meer op hun aktief.

Wat echter van belang is, is dat talloze albums deze visafbeeldingen bevatten, en dit toch altijd een kosteloze publiciteit voor het visbedrijf betekent, ongeacht de reden waarom de zegels uitgegeven werden.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot

de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD
18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

HOOGWATER TE OOSTENDE

JANUARI

27 vrij	(1)	00.24	07.08	48	5
		12.52	19.28	50	4
28 za		01.08	08.00	50	1
		13.39	20.13	52	4
29 zo		01.52	08.49	51	0
		14.25	20.57	52	4
30 ma		02.37	09.36	52	0
		15.12	21.42	52	5
31 di		03.21	10.20	52	1
		15.56	22.24	51	—

FEBRUARI

1 wo		04.06	11.01	51	2
		16,39	23.05	49	7
2 do		04.51	11.42	49	4
		17.21	23.48	46	8

V. B. Z. - KALENDER

DONDERDAG 9 FEBRUARI TE 20 U : Filmavond stadhuis Oostende.

ZATERDAG 11 FEBRUARI VAN 15 TOT 17 UUR : Zitdag in de vismijn te Nieuwpoort.



De gevaarlijkste aller wilde dieren is een lasteraar !

Gelukwensen bij een benoeming

Aan de sympathieke Commandant ROETS, die, bij Koninklijk Besluit van 17 december 1955 (verschenen in het Staatsblad van 21-1-1956) benoemd werd tot Directeur van 1 januari 1956 af, bieden wij onze welgemeende gelukwensen.

MAANDELIJKSE ZITDAG VAN HET V. B. Z.

Elke maand wordt, voor de leden die te Nieuwpoort en omliggende wonen, een zitdag ingericht door het Verbond der Belgische Zeevisserij te Nieuwpoort.

Deze zitdag gaat door elke tweede zaterdag van de maand van 15 tot 17 u. in de vergaderzaal van de vismijn te Nieuwpoort.

De leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij die moeilijkheden ondervinden, mogen zich telkens aanbieden op deze zitdag, alwaar hen steeds raad en inlichtingen zullen gegeven worden en hulp waar dit mogelijk is.

Vistekort van de laatste weken

Overal heerste tijdens de laatste weken een geweldig vistekort en kwamen klachten binnen van de handelaars. Zo bijvoorbeeld in Duitsland, waar een telegram ontvangen werd uit Munchen dat mededeelde : Filets van Rode bonen kosten 1,40 DM., bevroren vlees : 1,45 DM. De toestand is onhoudbaar.

Deze week ging het gelukkig wat beter. Ronde vis werd meer aangevoerd, tongen bleven achterwege omdat de voorgaande week zeer zware stormen gewoed hebben op de Witte Bank en verscheidene vaartuigen het vissen moesten opgeven.

Ondanks de staking in Nederland, verbeterde aldaar de aanvoer, door de vangsten van kotters en loggers. Het blad : «De Visserijwereld» schrijft : de uitvoer van kleine vis naar België was aanmerkelijk hoger door gestegen belangstelling voor de tong. De aanvoer hiervan is vrij hoog en de prijs is een flink eind gedaald, als is het voor een kleine beurs toch nog altijd teveel. Ook de uitvoer van grote vis vertoonde een toeneming als gevolg van de ruime rondvisvangsten der loggers. Er was nogal wat kabeljauw, schelvis, rog en vleet en de Belgen konden het goed gebruiken.

V.B.Z.-FILMAVOND

De volgende V.B.Z. filmavond gaat door op donderdag 9 februari as. te 20 u. in de gemeenteraadszaal van het stadhuis te Oostende.

Op het programma staan verschillende filmen, onder andere over het bouwen van een groot schip, een wereldhaven, het leggen van kabels.

De leden van het V.B.Z. zullen binnen enkele dagen een persoonlijke uitnodiging ontvangen. Belangstellenden zijn eveneens vriendelijk uitgenodigd tot het bijwonen van deze interessante vertoning.

Na de vertoning wordt een speciale tram ingelegd naar de Opex.

Dus allen op post.

Visserijnieuws Nieuwpoort

KOR IN DE SCHROEF

Het vissersvaartuig N.753 Hilaire-Hubert, eigenaar Rammeloo Renille dat ter visvangst uitgevaren was moest om hulp vragen aan de N.718 «Dorothea» van eigenaar Maurice Legein, bij het buiten zetten van de kor geraakte deze laatste in de schroef verward. De N.718 kon de N.753 op sleeptouw nemen en de haven veilig bereiken.

VISSERSVAARTUIG LOOPT AVERIJ OP

Tijdens het uitoefenen van de visserij ter hoogte van de Colbart- en Sandettiebanken, moest schipper Van Craeynest André van de N.820 «Wilhelmina» van eigenaar Hendrik Pyson, de visserij stop zetten wegens defekt. Ter hoogte van de vuurtoren van Nieuwpoort werd men plots een zware trilling gewaar in het achterschip. Deadslow werd koers gezet naar de thuishaven. Het vaartuig werd op de kuisbank gezet en men stelde vast dat een blad van de schroef afgebroken was.

MET HET V.B.Z. OP STUDIEREIS

Jaarlijks wordt door het Verbond der Belgische Zeevisserij een studiereis ingericht naar een of andere haven. Het is telkens een aangename dag, er wordt iets geleerd en gezien en we blijven gezellig onder ons.

In 1952 gingen we met een reeks autocars naar Boulogne waar we zeer gastvrij ontvangen werden, eerst op het stadhuis, dan door de Franse reders en tenslotte een bezoek brachten aan de visserijtentoonstelling.

In 1953 gingen we naar Nederland en, na een rondvaart in de haven van Rotterdam, namen we deel aan de plechtigheden en feesten ter gelegenheid van vlaggetjesdag in Scheveningen.

In 1954 werden twee reizen ingelegd met verschillende cars naar de jaarbeurs te Brussel, bezoek aan de visserijtentoonstelling, visdiner en bezoek aan jaarbeurs.

Hetzelfde jaar werd een reis gepland voor twee dagen naar de Franse havens tussen Oostende en Le Havre. Er waren wel veel inschrijvers, maar de reis kon niet doorgaan, zodat de grote reis moest uitgesteld worden.

In 1955 werd het een onvergetelijke reis : op uitnodiging van de Duitse reders woonden we de schitterende visserijfeesten bij te Bremerhaven. De reis zelf duurde vijf dagen, spijts een paar kleine tegenslagen, was iedereen tevreden en werd gevraagd voor 1956 nog eens dergelijke reis in te richten.

Zo togen we dan op onderzoek uit wat er zoal interessant te zien is op deze wereld in de onmiddellijke nabijheid.

Na verschillende mogelijkheden onderzocht te hebben, onder andere deelname aan de «grand pardon» te St. Malo, die echter op 5 februari doorgaat, werd ons medegedeeld uit Frankrijk dat op de 3de zondag van juli elk jaar te Concarneau een Feest van de Zee ingericht wordt (dit jaar op zondag 15 juli).

Concarneau is de derde vissershaven van Frankrijk, na Boulogne en Lorient. Er is vooral middenslagvisserij. De haven ligt in Bretagne en we zouden van de gelegenheid gebruik maken om een bezoek te brengen aan Douarnenez, waar vooral makreel en tonijnenvisserij gevestigd is.

De eerste dag zou gewijd zijn aan het bezoek van de vissershavens tussen Oostende en Mont St. Michel : Duinkerke, Kales, Boulogne, Treport, Dieppe, Fecamp, Le Havre en overnachten nabij de Mont St. Michel.

De volgende dag : bezoek aan Mont St. Michel en verder naar Douarnenez, waarna naar Concarneau doorgereisd wordt.

De zondag verblijf te Concarneau en deelname aan de visserijfeesten. Maandag en dinsdag : terugtocht naar Oostende — misschien over Parijs met slapen te Parijs.

Dus een reis van vijf dagen: vertrek vrijdagmorgen ; terugkeer dinsdagnamiddag, maar deze keer in luxe-autocars met verschillende haltes om eens de benen te kunnen rekken.

De prijs zou rond de 1700 fr. per persoon bedragen — naar een eerste schatting. Hierin is alles begrepen : reis met de car, logies en maaltijden. Voor diegenen die de reis zouden willen meemaken met eigen auto zal dan de prijs voor logies en maaltijden afzonderlijk berekend worden.

We hebben er nu nog een goeie vijf maanden tijd voor om na te denken of de reis zal bevallen, of er wijzigingen kunnen aangebracht worden, en of we zullen meegaan.

In afwachting wachten we op de suggesties van de belangstellenden die een aangename en interessante reis willen meemaken.

SCHIETOEFENINGEN

Maandag 30 januari geen schietoefeningen ;

Dinsdag 31 februari geen schietoefeningen ;

Woensdag 1 februari geen schietoefeningen ;

Donderdag 2 februari : Artillerie midden sektor, van 08.00 uur tot zonsondergang ;

Vrijdag 3 februari : Artillerie midden sektor, van 08.00 uur tot zonsondergang ;

Zaterdag 4 februari : Geen schietoefeningen.

EEN BOOT WERD VERLOREN

Woensdagnamiddag werd door de diensten van de Zeemacht in de Oostendse haven een boot ter hoogte van de marineschool opgepikt, waarop geen naam noch cijfers vermeld staan.

Reders : hebt U al Uw nummer voor de fiskus ?

Het is nu al een paar jaar geleden dat door tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij volledige vrijstelling van alle overdrachtstaksen op alle benodigheden voor de visserij werd bekomen.

De aard van de vrijstelling is tweeërlei.

1. Voor het materiaal dat onmiddellijk aan boord kan geleverd worden, inbegrepen herstellingen die uitgevoerd worden aan boord, moet geen enkele taks meer betaald worden. De leverancier moet echter op de faktuur vermelden : materiaal geleverd aan boord, ofwel : herstellingen uitgevoerd aan boord van vaartuig nr....

2. Voor het materiaal dat niet door de leverancier aan boord geleverd of kan geleverd worden, zoals bijv. : wisselstukken voor de motor die naar de reder opgestuurd worden, enz., is vrijstelling van overdrachttaks toegestaan op voorwaarde dat de betrokken reder in het bezit is van een **vergunningsnummer**, toegekend door het Ministerie van Financiën, dat de bestelling schriftelijk gebeurt met opgave van het nummer en dat de verkoper op de faktuurtaks van 5 per duizend toegepast.

Talrijke reders zijn nog niet in het bezit van dit nummer, deels uit nalatigheid, deels omdat ze het niet nodig hebben. Nochtans zou het kunnen gebeuren dat de fiskus de boeken onderzoekt en fakturen vindt van materiaal waarop geen taks werd toegepast en dat normaal niet kon aan boord geleverd worden, Hieruit zouden grote boeten en ernstige moeilijkheden voor de betrokken reder kunnen voortspruiten.

De leden van het Verbond der Belg. Zeevisserij welke dergelijke machtiging met nummer niet bezitten, kunnen zich steeds kosteloos wenden tot het Verbond dre Belg. Zeevisserij voor het bekomen van dit nummer en nadere inlichtingen. Voor de leden van Zeebrugge/Heist zich wenden tot het bureel van Hand in Hand, vismijn Zeebrugge ; Voor de leden van Oostende : op het sekretariaat van het V.B.Z., vismijn Oostende ; Voor de leden van Nieuwpoort : ter gelegenheid van de maandelijkse zitdag.

Wacht niet langer, stelt U onmiddellijk in regel, het is een kleine moeite voor U die veel miserie kan besparen.

HET GROOTSTE VISSERSVAARTUIG VAN ZEEBRUGGE IN DE VAART

Dinsdagnamiddag 24 januari werd een nieuwe eenheid der Zeebrugse visserijvloot plechtig gedoopt in de vissershaven te Zeebrugge. Het betrof hier de Z.405 «Kamina» toebehorende aan reder Leon Desmidt uit Heist. De doopplechtigheid greep plaats om 2 uur en werd verricht door Z.E.H. De Cavele, pastoor te Zeebrugge. Als peter fungeerde de heer Marcel Rappé en als meter Liliane Desmidt, beiden zijn kleinkinderen van de reder. Het nieuwe schip werd gebouwd op de werven van de heer Bocher van Zeebrugge en is het grootste stalen vaartuig dat te Zeebrugge ooit van stapel liep, terwijl dit het grootste is in de vaart.

Het schip heeft een lengte van 29,50 meter, een breedte van 6,30 meter en een diepgang van 3,70 m. Het is uitgerust met een motor van 375 pk en beschikt over alle moderne scheepsinstrumenten zoals : een radio zend- en ontvangpost, een dieptemeter, richtingzoeker, een decca voor de positie te bepalen, een chauffagekachel, een radiokamer, een logies, kookhuis, stuurbrug en nog talrijke andere instrumenten wat maakt dat het schip het modernste vaartuig is van Zeebrugge. Naast dit nieuwe vaartuig heeft de heer Leon Desmidt nog twee andere vaartuigen, namelijk de Z.444 en de Z.443 die de haven van Zeebrugge binnenliepen opdat de bemanning de doop van deze nieuwe eenheid zou kunnen medemaken. De nieuwe bemanning van dit vaartuig is samengesteld als volgt : Schipper 1e klas : Kamiel Pincket ; motorist : Pierre Rougier ; stuurman : Deroo Arthur ; matrozen : Georges Deschacht en André Vande Walle ; lichtmatroos : Willy Asseloos en scheepsjongen : André Pletry.

Het nieuwe schip is bestemd voor de visvangst in de Noordzee, de Witte Bank en het Kanaal.

Woensdag 25 januari liep het schip voor de eerste maal in zee ter visvangst. We kunnen niets anders dan het schip goede vaart wensen, terwijl we de heer Leon Desmidt, reder van de Z.405, hartelijk moeten gelukwensen om deze gedurfde onderneming, -waaruit nogmaals blijkt dat de vissersvloot van Zeebrugge verrijkt en uitbreiding neemt.

Visserijnieuws te Zeebrugge

ZEIL VERLOREN

De Z.490 van de heer Snauwaert Leon was ter garnaalvangst uitgevaren. Tijdens de vangst echter werd het schip verrast door een plots opgestoken storm. Door de hevige rukwinden ging het spekzeil van het schip verloren daar het van de mast afscheurde en overboord ging.

AVERIJ IN SCHUILHAVEN

De Z.68 schipper Savels Alfons, lag gemeerd in de vissershaven te Zeebrugge. Toen het schip zich klaar maakte om in zee te steken, werd vastgesteld, dat er aan het schip schade was toegebracht door onbekenden. Er werd bij nader toezicht geconstateerd dat de stuurboordachterspiegelverschansing en de reling geheel ontzet waren, terwijl enkele planken gebroken waren.

De Z.38 schipper-eigenaar Gezelle René, lag gemeerd in de schuilhaven en werd schade toegebracht door de Z.264 schipper Desmidt Petrus. Bij het manoeuvreren werd de Z.38 aangevaren midschips aan de bakboordzijde. Daardoor werd de bakboordreling en de verschansing helemaal ingedrukt.

SCHIP IN MOEILIJKHEDEN

Tijdens het hevig stormweder in het begin der week, verkeerde een Engelse cargo van 110 ton met 20 bemanningsleden aan boord, in moeilijkheden voor de kust van Zeebrugge en Heist. Daar de stuurinrichting defekt was, dreef het schip af, toen het de haven van Zeebrugge wilde binnenvaren. Men was verplicht het anker uit te werpen daar anders het schip op het strand voor Heist zou geslingerd worden. Met behulp van de loodsboot en de sleepboot die ter assistentie waren uitgevaren, kon men, na herhaalde pogingen het schip op sleeptouw nemen en in de haven van Zeebrugge binnenslepen.

OP DE WESTBANK

De werken voor de indijking van de West-Bank zullen begin februari een aanvang nemen. Bij deze werken zal een terrein van ongeveer 20 ha aan de zee gewonnen worden. Men zal beginnen met een gracht te graven van 30 meter breed en met een diepte van 5 meter onder de zeespiegel. Deze gracht zal dan worden opgevuld met caissons, die zullen vervaardigd worden uit rijshout en stenen. Daarna zal er een dijk worden gebouwd met een hoogte van 8 meter boven de zeespiegel. Deze grootse werken zullen twee jaar in beslag nemen.

VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !

BAGGERBOOT DREIGDE TE STRANDEN

DOOR SLEEPBOOT «DE ZEELEEUW» VEILIG TE OOSTENDE BINNENGEBRACHT

De zevenkoppige bemanning van de baggervloot Volkracht I van de Firma Decloedt beleefde een hachelijk avontuur. Het schip had Nieuwpoort verlaten met bestemming Oostende. Het was op sleeptouw genomen door de Vlaanderen 8 en stond onder bevel van Coopman A. Aan boord bevonden zich 7 bemanningsleden. Ter hoogte van Middelkerke brak een van de twee sleeptrossen. Met grote moeite slaagde men er in een nieuwe tros te leggen. Zo bereikte men Oostende, doch toen de Vlaanderen 8 zijn sleep dichter trok om de haven aan te doen, sprongen ditmaal de twee trossen los. De Volkracht I dreef daarop snel af. Onmiddellijk werd de hulp ingeroepen van de reddingsdienst die de sleepboot Zeeleeuw uitstuurde. Op het ogenblik dat de Volkracht te Bredene, ter hoogte van het militair hospitaal op de kust zou lopen kon de Zeeleeuw een tros overgeven en aldus het schip van stranding behoeden. Daarna moest de Zeeleeuw anderhalf uur kampen tegen de felle stroming en de wind om de Volkracht tenslotte veilig in de Oostendse haven binnen te brengen.

Laatste IJslandvaarder van Lombardsijde overleden

Zoals iedere dag ging de 85-jarige Karel Vandevoorde uit Lombardsijde — die bij zijn gehuwde zoon Fernand langs de Veldstraat inwoont, — vrijdag kort na de middag melk laten halen bij landbouwer Marcel Ghysebrecht, langs de Gistelstr.

Na in de keuken wat verteld te hebben, wat de man dolgraag deed, kwam de dood ter sprake en gezien hij nooit was ziek geweest, verklaarde hij zich goed aan het gras te blijven houden. Deze woorden waren nauwelijks uitgesproken of Karel zakte plots ineen. De landbouwer riep onmiddellijk E.H. Bautteman, pastoor, en Dr. Loones ter hulp doch hun bijstand zou niet meer baten, want kort daarop is Vandevoorde aan een hartaderbreuk overleden.

Karel Vandevoorde, best gekend onder de naam van «Pier van Katriens», was de laatste der overlevende IJslandvaarders te Lombardsijde. Karel maakte destijds tien reizen op IJsland mede en kon zo eenvoudig en toch zo pakkend vertellen over zijn belevenissen in het hoge noorden en over de rampen, welke hem in de jaren 1894 en '95 aldaar overkwamen.

De begrafenis heeft dinsdag plaats gehad.

Pol Corteel en Theophiel Van Elverdinghe, laatste in leven zijnde IJslandvaarders der streek, hielden er aan hun overleden zeemakker naar zijn laatste rustplaats te vergezellen.

VERKEERD NUMMER

Talrijke bladen hebben gemeld dat de O.13 «Neptunus» van Albert Major in de vaart komt.

Het is niet O.13 maar wel O.15 «Nepthune» welke gedoopt werd en pas deze week zijn eerste reis heeft aangevangen.

MARINE

Nummer 1 van januari van dit dit tijdschrift is verschenen.

Het behelst een interessant artikel van onze stadsgenoot R. Degryse over Filips van Kleef, admiraal van de Bourgondische landen. Verder berichten en bijdragen.

Het Engelse visfabriekschip "Fairtry"

Betekent dit een verbetering ?

De «Fairtry», een gewezen korvet, werd volledig omgebouwd en is thans zowel trawler als visbewerkingsplaats, diepkoeler en pakhuis. Na iedere reis worden zowel vis, filets, levertraan en vismeel in zakken of vaten aan wal gebracht, klaar voor het verbruik.

De kenmerken zijn : lengte 74,66 m., breedte 13,41 m., 2605 BRT, snelheid 14 knopen.

Er is een bemanning van 80 man aan boord, waarvan 44 zich bezighouden met de bewerking van de vis. De bemanning krijgt premies, waarvan de waarde afhangt van het gewicht van de vangsten.

Van het achterdek tot op de waterlijn loopt een slip, langswaar de netten tot op het dek getrokken worden, van waar zij door verschillende luiken naar het onderdek gaan, waar zich de eigenlijke fabriek bevindt.

De vis wordt eerst met de hand de ingewanden uitgehaald, daarna wordt machinaal de kop afgescheiden. De kop en de ingewanden gaan naar de vismeelafdeling, de lever gaat naar de traaninrichting. De vis wordt in filets getrokken, terwijl desgevallend de huid verwijderd wordt. Dit alles eveneens machinaal.

De filets worden gewogen op balansen, welke steeds in evenwicht blijven hangen, zelfs bij hoge zee.

Dan worden zij in grote kasten geplaatst, waar de diepvriezing plaats grijpt. Zij worden er weer uitgehaald in bundeltjes, zoals brandhoutpakjes, passeren een waterstraal, welke onmiddellijk bevriest en de filets met een ijslaagje bedekt. Dit belet het uitdrogen gedurende de bewaring.

De filets worden in kartons verpakt, op een lopende band vertransporteerd naar het voorschip en aldaar op lage temperatuur gestockeerd.

De «Fairtry» heeft aldus reeds drie reizen gedaan, met 91 zeedagen. Meest werd kabeljauw en schelvis van de Newfoundlandbanken binnengebracht.

EN DE VIS ER DOOR VERVROREN ?

De kustwateren kunnen onmogelijk de nodige vis verschaffen. De meeste vis welke binnengebracht wordt, is afkomstig van schepen welke 14 tot 20 en meer dagen in zee blijven. Een gevolg daarvan is, dat de meeste viseters de smaak van verse vis niet kennen. Diepgevroren vis heeft om zo te zeggen de smaak van verse vis.

Er is maar één nadeel : het uitzicht.

Wanneer de vis uit de kartons gehaald wordt, en ontdooid is, verandert hij van kleur. Hij krijgt een donkere tint, en wanneer hij gerookt wordt, bekomt men niet de gouden glans zoals van verse vis. Deze verandering van kleur heeft echter niet de minste invloed op de smaak.

Het verschijnsel is eenvoudig. Wanneer de vis gevangen wordt, gaat het slijm van de huid. Wordt hij onmiddellijk diepgevroren, dan blijft het slijm er aan kleven en komt bij het ontdooien te voorschijn. Is het echter mogelijk de vis gedurende 36 uren aan dek te laten vóór het bevriezen, dan is dit nadeel overwonnen.

Spijtig genoeg is dit meestal niet mogelijk, gezien de belangrijkheid van de vangsten en het daaruit voortspruitend gebrek aan plaatsruimte. Het gevolg is dus : een onvoordelige presentatie, welke niets verandert aan de kwaliteit.

Staat de gewone huisvrouw hierdoor nog enigszins wantrouwig tegenover deze nieuwigheid, dan mag toch gezegd worden, dat de diepgevroren vis reeds zijn plaats veroverd heeft bij de grote verbruikers, namelijk hotels, scholen en ziekenhuizen.

Niet alleen Engeland neemt proeven op dit gebied. Rusland heeft een vloot van dergelijke schepen besteld.

Men begrijpt gemakkelijk de omwenteling welke deze schepen zullen doen ontstaan, en het valt niet te betwijfelen, dat in de toekomst steeds meer en meer dergelijke vaartuigen de markten zullen komen bevoorraden.

BREMERHAVEN VOORNAAMSTE DUITSE VISSERSHAVEN

Dit boek van 224 bladzijden, uitgegeven door de Internationale Verlags-Gesellschaft Robert Bargmann te Bremen, behandelt de aktiviteiten van de visserij te Bremerhaven. De inhoudstafel bevat : ekonomisch aspekt van de visserijnijverheid ; de visserijnijverheid als ekonomisch basis voor Bremerhaven ; heropbouw van de haven van Bremerhaven : geeft de beschrijving en het plan van de haven ; het bestuur van de haven van Bremerhaven, ontwikkeling en verplichtingen ; Bremerhaven de meest belangrijke vissers haven van Duitsland.

De verse vis van Bremerhaven : dit artikel behandelt de geloste vis welke verkocht en behandeld wordt te Bremerhaven en bevat volgende titels : Wat vindt men in het net ? Beschrijft de verschillende vissoorten die gelost worden ; Het schip welke mooie en volmaakte uitvinding ! ; behandelt onder meer de dieptemeters, de diesel-elektrische voortstuwing, enz. ; Een dag in de vissershaven ; De behandeling in het groot van de kustvis ; Honderden vissen : gemarineerde vis koud, gebakken en gebraden, produkt dat de gerookte zalm in olie vervangt, gerookte produkten, sprot en inleggen in konserven te Bremerhaven ; Uitrusting en noodzakelijke toebehoorten ; vermeldt de machinen voor de behandeling van vis ; Van de zee naar de bergen, snelle verzending van de vis naar het zuiden met carbonisch ijs ; De vissers en de vrouwen die werken voor de visserij ; Wetenschap en opleiding ; Vis in de keueken.

De haringloggers van Bremen-Vegesack ; De visserij met kotters en de kustvisserij ; Ekonomische vraagstukken van de visserij ; Lijst van de vissersvloot van Bremerhaven Firmas die vishandel doen ; Verbeteringen in het vervoer van vis.

Er is een bibliographie met ongeveer 46 referenties.

FIBERGLAS VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Vier artikels verschenen over deze kwestie :

a. WILL FIBER GLASS PRODUCTS BE SUITABLE FOR SMALL FISHING VESSELS ? (The Fishing News 20-8-1954).

b. POTENTIALITIES OF PLASTICS IN HULL CONSTRUCTION (Ship and Boat Builder, augustus 54).

c. GLASS-FIBER BOATS UNDER TEST (Plastics, aug. 54)

d. DAVIDSON PRODUCTS FIRST APPROVED GLASS LIFEBOAT (Western Fisheries, oct. 54).

a. Onderzoekt de mogelijkheid vissersvaartuigen te maken in «Deborine», een Engels materiaal in fiberglas versterkt met polyester. Deborine is een materiaal dat op punt werd gesteld tijdens de laatste oorlog, het kan dienen om rompen te maken die hetzelfde gewicht hebben als gelijkaardige rompen in hout, maar die sterker zijn, dank zij het gebruik van een speciale plastische stof versterkt met glas, de constructie van holle balken, van hetzelfde materiaal, binnen in de romp en de fabrikatie van eenvormige vormen voor het maken van rompen. De belangrijke voordelen van rompen in Deborine zijn de geringe uitgaven van aankoop en onderhoud, de grote weerstand, de lange duur, de snelle vermakingen en de geringe kosten.

Deze rompen moeten niet geschilderd worden, want de verf kan niet op het materiaal aangebracht worden, ze kunnen niet beschadigd worden door zeeorganen en zijn niet onderhevig aan droge verrotting; ze maken geen water en kunnen niet opengaan langs de soldeernaden omdat er geen zijn ; er vormt zich geen corrosie en het gewicht verhoogt niet door opslorping van water. Proeven, welke gemaakt werden met rompen in Deborine en in hout van 26 voet, hebben volgende eigenschappen laten uitkomen :

Gewicht en prijs : dezelfde.

Weerstand aantrekking : hout : 3,3 T. tegen draad en 4,7 T. met draad per vierkante duim (510 tot 729 kgr/cm2).

Deborine : 4,25 en 5 T. per vierkante duim (659 tot 774 kgr/cm2).

Breekproeven bij het buigen : hout : breken 230 tot 330 lb. ; Verbuiging op 300 lb., 5 duim.

Deborine : breken : 1020 tot 1050 lb. ; Verbuiging op 300 lb., 0,13 duim.

Het materiaal is onbrandbaar door toevoeging van een kleine hoeveelheid antimoniumzuur.

Andere voordelen zijn dat de rompen kunnen vervaardigd worden in minder dan een vierde van de tijd die nodig is om een romp in hout te maken ; half gespecialiseerde arbeiders kunnen dit werk verrichten. Rompen van 100 voet kunnen ter plaats hersteld worden in 1/10° van de tijd die nodig is om houten rompen te vermaken.

b. Beschrijft de eigenschappen van de polyester-vezels, versterkt met fiberglas als materiaal voor scheepsbouw.

d. Beschrijft een reddingsboot van 12 voet in fiberglas, gebouwd in Canada. Het schip is volledig in fiberglas vervaardigd en versterkt met klemmen en zetels van hout. Er zijn twee grote tanks die gevuld zijn met plastisch schuim die het schip vlot houden in geval van averij. Het schip is zeer sterk, kan een val van een hoogte van 20 voet verdragen en weegt 370 lb.

(Zie vervolg blz. 10)

OP DE HANDELSKAAI TE NIEUWPOORT

Het Nederlandse koopvaardijschip FRAM uit Groningen, deed zondagmiddag de haven aan. Het vaartuig kwam ledig toe uit Ipswich en deed alhier een lading aardappelen op met bestemming Hull (Engeland). De FRAM had een bruto tonnemaat van 139 T. Dit is het eerste vaartuig van een reeks van drie die in de loop van de week verwacht werden. Het stormweder belette de handelsschepen zee te kiezen.

Scheepvaartagent A. Dumon gelastte zich met de bevrachting van het schip.

Onze uitvoer van garnaal belemmerd

Waartoe dient onze vervoerdienst ?

Wij hebben in deze kolommen reeds dikwijls doen uitschijnen hoe weinig de uitvoer door zekere ministeriele departementen wordt bevorderd en integendeel tegengewerkt.

Een nieuw staaltje doet zich opnieuw voor bij de uitvoer van garnaal en vis.

Nadat volksvertegenwoordiger De Kinder over de kosten van de uitvoer van garnaal aan de minister van Buitenlandse Zaken uitleg had gevraagd luidt het dat op de uitvoer naar Frankrijk die vrij is hiernavolgende kosten geheven worden :

20% douanerechten
3% op de waarde der douanerechten
10% kompensatietaks

Bovendien wordt een «taxe sanitaire» geheven van 0,0575 Franse frank per kg netto gewicht.

Vergeleken bij de overdrachttaxe van 9% in België geheven, is dit zeer hoog te noemen.

Een handelsfirma doet ons evenwel opmerken dat elke zending 1000 Franse franks kost voor sanitaire kontrole.

EN HET VERVOER ?

Anderzijds worden onze Belgische kamions veel belemmeringen in de weg gelegd door ons Belgisch bureau voor wegvervoer te Brussel en ook door het gemis aan aktief optreden van de Belgische ambassade te Parijs.

Voor de uitvoer van vis en garnaal naar Frankrijk, wordt slechts één machtiging per firma gegeven, hoeveel kamions die ook nodig hebben voor het vrachtvervoer, waar de Hollandse konkurerende firma's er meerdere krijgen.

Waarom deze restriktie van onze instanties ?

Een nieuwe vraag van onze volksvertegenwoordigers overwaard.

In verband hiermede vernemen we dat het Verbond der reders hieromtrent uitleg heeft gevraagd aan de bevoegde instanties daar dergelijke domme maatregelen onze uitvoer ver van bevorderen.

Oostende

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

xxx

We kregen deze week meer vis op de markt dan de voorgaande week. De aanvoer was echter zeer eenzijdig en 75 t.h. van de aangebrachte vis bestond uit Yslandse soorten.

Andere vis was er veel te kort, vooral tongen en rogsoorten, waarvan op de sluitingsmarkt geen aanvoer was.

Deze soorten waren dan ook weer heel duur.

Ronde vis was voldoende op de markt, zodat kabeljauw deze week aan meer redelijke prijzen werd afgezet. Deze eenzijdige aanvoer is zeker te wijten aan het zeer slechte weer van de laatste tijd, waardoor talrijke schepen, voorzien om deze week te verkopen, wegens onvoldoende vangst moesten overblijven. De kwaliteit was doorgaans goed, alhoewel sommige schepen toch wel wat al te lange reizen maakten.

Sprot werd deze week niet gevangen, ook ijle haring werd praktisch niet verkocht.

Garnaalvisserij was deze week lonend voor de schepen die ze bedreven. De prijzen zijn danig gestegen en de vangsten veel beter dan vorige jaren.

In totaal werd aangevoerd : 11.989 bennen vis en 13.510 kgr tong uit 29 vangsten, verdeeld als volgt:

Zes Yslanders met grotere vangsten dan vorige week voeren 8995 bennen vis. Goede prijzen en lonende besommingen.

Acht schepen van de Moray Firth met geringe vangsten. Een paar vangsten kunnen moeilijk bevredigen. Samen 2015 bennen vis.

Twee schepen van het Kanaal met 196 bennen vis en 1888 bennen vis.

Zeven Witte Bankers met kleine tongenvangsten voeren samen 367 bennen vis en 10.317 kgr tong aan.

Tenslotte nog 6 vaartuigen van de West met 416 bennen vis en 1353 kgr tong.

MAANDAG 23 JANUARI :

IJSLAND				
O.335	18	945	——	390.230
O.395	18	2250	——	1.012.910
NOORDZEE				
O.237	16	247	——	146.660
O.89	16	364	——	193.240
O.118	18	204	——	101.550
KANAAL				
O.166	15	119	960	105.110
N.819	9	77	878	73.320
WITTE BANK				
Z.330	15	30	1279	73.920
Z.549	16	64	1761	116.400
O.235	15	87	1848	128.790
WEST				
B.603	8	58	244	40.060
O.196	8	79	339	51.200
O.152	8	65	674	65.120
O.210	10	162	96	79.370

Weerom zeer weinig tong op de markt. Andere vissoorten zijn min of meer voldoende aanwezig. Toch ook weinig West-variëteiten. Over het algemeen goed verzorgde vis. Hogere prijzen dan de voorgaande week voor tong. IJslandse soorten zijn goedkoper. Lonende besommingen voor bijna alle vaartuigen.

DINSDAG 24 JANUARI :

IJSLAND				
O.324	18	900	——	393.335
O.296 6	18	2500	——	1.017.674
MORAY				
Z.459	16	150	——	79.090
O.108	15	250	——	133.860
O.86	19	300	——	192.280
WITTE BANK				
Z.171	16	46	1283	98.000
WEST				
O.276	5	50	——	47.350

Hoofdzakelijk IJslandse vis. Tongen zijn nog veel duurder dan gisteren. De andere vis blijft ongeveer gelijk, met eerder een tendens naar daling van de prijzen. Betere kwaliteitsvis bij de tweede IJslander.

WOENSDAG 25 JANUARI :

IJSLAND				
O.236	18	900	——	355.637
O.83	18	1500	——	579.060
MORAY				
O.237	18	200	——	172.870
O.285	13	300	——	261.290
WITTE BANK				
Z.539	12	30	1043	99.850
O.173	13	40	1348	128.005
O.268	12	40	1755	144.720
WEST				
O.33	1	2	——	2.340

Gering aantal schepen met kleine vangste vooral van Moray en Witte Bank. Doorgaans goede kwaliteit. Weerom zeer weinig tong, waarvoor nog hogere prijzen betaald worden dan de vorige dagen. Ook de andere soorten zijn duurder.

DONDERDAG 26 JANUARI :

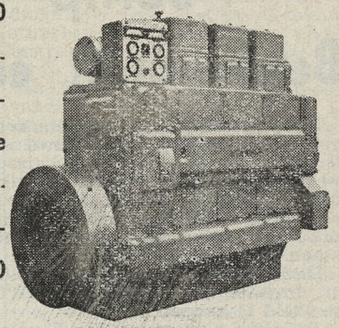
Z.449	6	95	64.160
Z.462	6	85	67.250
Z.560	4	70	50.760
Z.453	4	30	22.130

	23-1-1956	24-1-1956	25-1-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	36,—43,50	49,80-50,80	48,—60,60
3/4 tongen — Sole 3/4	47,—51,—	56,—	68,—72,40
Bloktongen — Sole moyenne	50,—56,—	62,40-63,40	71,40-77,60
Voor-kleine — Petite	53,80-55,40	62,20-62,60	73,40-77,80
Kleine tongen — Toute petite	45,—53,—	58,60	52,—58,20
Tarbot, grote — Turbot, gros	37,—44,50	.....	63.—
Middel — **Moyenne**	27,—36,—	.....	53,—
Kleine — Petite	16,—	25,—	22,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	6,— 9,—	8,—10,—	9,40-11,20
Grote iek — Grosse	12,60-15,20	11,80-16,—	15,80-17,—
Kleine iek — Petite	13,40-16,40	14,—17,40	19,20-23,—
Iek 3e slag — 3e sorte	10,60-15,—	13,50-18,—	19,40-23,—
Platjes — Toute petite	6,— 8,—	8,60-10,—	10,80-13,40
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	10,—14,80
Kleine — Petit	7,60- 9,80	9,—10,80	8,20-13,20
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	30,—37,—
Middel — Moyen	12,—19,—	.....	16,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Rog — Raie	5,40-18,20	11.40-21,20	.....
Rode poon — Perlon	8,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	7,70	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	10,80-15,80	13,40-19,20	12,—20,08
Gullen — Petit cabillaud	4,—13,20	6,—13,40	7,40-12,80
Hozemondhamme — Baudroie	19,—23,—	24,—28,—	24,—30,50
Wijting — Merlan	9,— 9,80	10,—11,40	12,—13,40
Schar — Limande	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	13,—22,—	17,—19,—	15,—21,20
Zeehaai — Aiguillat	9,50	.....	.....
Hondshaai — Rousette	9,20- 9,70	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	15,60	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	19,—	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	14,50	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	3,80- 6,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	9,60	10,20
Schartong — Cardine	12,50	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	3,40- 4,40	.....	.....
Heilbot — Flétan	40,—45,—	.....	.....
Koolvis — Colin	5,60- 9,80	4,80- 8,20	6,40-11,20
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	11,40	.....	12,40-14,—
Zonnevis — St Pierre	28,—	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

MODEL F-240

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

KROMHOUT



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

EEN VERDIENDE BEVORDERING BIJ DE STAATSMARINE

Het Staatsblad van 21 januari '56 maakt de bevordering bekend van dhr Charles Roets tot direkteur van het loodswezen.

Kdt Roets is sedert jaren het hoofd van de loods- en reddingsdiensten van de kust.

Thans is hij 57 jaar. Hij heeft gevaren als officier en kapitein ter lange omvaart.

Hij trad in dienst van de paketboten Oostende-Dover in juni 1929 in hoedanigheid van luitenant. Hij werd in juni 1931 eerste luitenant en in juni 1937 kommandant der mailbootdiensten.

Nadat hij gedurende verscheidene jaren het bevel gevoerd had over verschillende mailboten, kwam hij op 1 april 1949 over naar de diensten van het Loodswezen in hoedanigheid van kommandant dienstchef van het Loodswezen, de bebakening en reddingsdienst.

Bij Kon. Besluit van 17 december welke thans in het Staatsblad verscheen, werd hij bevorderd tot kommandant direkteur van het Loodswezen met als bevoegdheid de standplaatsen Vlissingen, Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge en de reddingdiensten van gans de Belgische kust en de bebakening er van en die van de zeevaartroutes.

Ct Roets is in alle zeevaart en visserijmiddens zeer goed gekend voor zijn grote bekwaamheid en snel ingrijpen bij reddingen.

Dank zij zijn heldere en praktische kennis omtrent al het wel en wee onzer vissers, is het ons toegelaten te zeggen dat niemand ze beter begrijpt en steunt dan hij.

Steeds staat hij in gevallen van nood of storm, zelf op de bres. Hij heeft een zeemanshart en dat zegt meer dan kolommen lange lofbetuigingen.

Hopen we voor de kust dat deze knappe ambtenaar en zeeman, de visserij en de Belgische zeevaart nog vele diensten moge bewijzen.

De zopas verschenen bevordering heeft hij rijkelijk verdiend.

Marktoverzicht
IJmuiden

De staking te IJmuiden duurt voort en het weer is de laatste dagen slechts geweest op de Noordzee. Twee feiten, waaruit al meteen volgt hoe de aanvoer te IJmuiden is geweest : gering, van donderdag af is er zelfs geen kistje schelvis te koop geweest. Negen en zeventig loggers en kotters verschenen van vorige week donderdag tot en met deze week dinsdag aan de afslag met in totaal 4800 kisten vis, waarvan 2150 kisten schol, 850 tong en tarbot, 850 haring, 275 kabeljauw en gul (in het Kleidiep vangen de loggers vrij veel kabeljauw) en voorts 275 wijting.

DONDERDAG waren te IJmuiden zes loggers en kotters binnen met 400 kisten vis, waarvan 235 schol en 100 tong. De kleine soorten schol werden door het binnenland goed betaald, terwijl de grove schol door Engeland werd afgenomen tegen prijzen tussen f 50 en f 28. De kleine schol maakte van f 55 tot f 41. Tong ging bij maandag vergeleken in een stijgende koers en haalde van f 3.10 tot f 4 per kgr. Wijting haalde f 38 tot f 30.

VRIJDAG was er geringe aanvoer van elf loggers en kotters : 400 kisten, waarbij 250 schol en 100 tong. Schol en tong werden iets duurder dan gisteren. Kleine schol maakte nu van f 58 tot f 43 en ook wijting ging omhoog door f 43 tot f 35 per 50 kgr. te noteren.

ZATERDAG waren er dertig loggers en kotters present met 1000 kisten, waarbij 475 schol en 200 tong en tarbot. Beide vissoorten liepen nog iets in prijs op en zo deed de kleine schol van f 60 tot f 38 per 50 kgr. en de tong gemiddeld van f 4 tot f 3.10. Waarmee de tong vergeleken van maandag een flink stuk had opgehaald.

MAANDAG loste de trawler (logger) SCH.117 «Onderneming II» en waren ook 29 loggers en kotters aanwezig. Aangevoerd werden 2750 kisten vis, waarvan 1050 schol, 850 haring, 175 wijting, 150 kabeljauw en gul en 400 tong. Alle vissoorten waren duur op deze maandagmarkt. De prijzen lagen over het algemeen nog hoger dan in het eind van de vorige week, zodat de kleine schol voor het binnenland bijvoorbeeld f 62 tot f 36 noteerde. Tongen gingen weg voor f 4 tot f 3.10. Kabeljauw was ook peperduur en haalde f 117 tot f 62 per 50 kgr. De haring noteerde f 23 tot f 18, waardoor de SCH.117 een besomming maakte van f 23.300.

DINSDAG waren er slechts drie loggers en 150 kisten schol en 40 kisten tong. De prijzen bleven ongeveer gelijk aan maandag. De export nam tong en grove schol af.

WOENSDAG waren te IJmuiden vier loggers en kotters aan de afslag, waarbij de KW.81 «Albertha Hendrika» met schelvis en kabeljauw. Aangevoerd werden slechts 700 kisten vis, waarvoor in totaal ruim f 44.000 werd besomd. Er waren 35 kisten tong, 85 schol, 285 schelvis, 40 wijting en 165 kabeljauw en gul. De schelvis — na vele dagen weer in de hal — was zeer duur en noteerde f 64 voor de middelsoort en f 63 tot f 34 per 50 kgr. voor de kleine soorten. Kabeljauw, tong en schol waren voor het buitenland en behielden ook hun zeer hoge koersen. Tong deed tussen de f 4.20 en f. 3.20 en de schol ging weg tegen prijzen tussen tussen f 74 (!) en f 33. Kabeljauw was peperduur en maakte f 108 tot f 50 per 50 kgr. Besommingen : KW.81 f 23.400.

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 21 JANUARI :

Z.437	2	20	16.590
Z.548	3	37	25 850
Z.460	7	85	58.790

MAANDAG 23 JANUARI :

Z.491	6	85	45.600
Z.457	4	45	29.420
Z.530	3	5	4.240
Z.514	12	60	74.050
Z.257	8	80	31.740
Z.467	6	65	42.340
Z.435	6	80	41.120
Z.240	7	100	51.000
Z.209	4	70	42.830
Z.408	7	85	48.200
Z.93	7	125	67.480
Z.420	5	60	35.540
Z.583	9	90	58.510

DINSDAG 24 JANUARI :

Z.470	7	65	48.680
Z.199	7	60	42.050
Z.445	3	50	35.280
Z.462	8	70	50.160
Z.526	2	17	12.710
Z.507	8	90	42.580
Z.407	8	80	52.130

WOENSDAG 25 JANUARI :

Z.409	10	95	74.540
Z.552	1	10	6.010
Z.186	9	75	59.870
Z.472	8	80	84.530

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.

Verwachtingen

MAANDAG 30 JANUARI :

IJsland : O.92, O.262, O.318.
Kanaal : O.232, O.262, O.329.
Moray Firth : O.305, O.124.
Witte Bank : Z.403, Z.510.
West : O.128.

DINSDAG 31 JANUARI :

IJsland : O.81, O.217, O.294.
Kanaal : O.120, O.132, O.266.
Witte Bank : O.66, O.228, O.246, O.265.
Moray Firth : O.295.
West : O.345.

WOENSDAG 1 FEBRUARI :

Witte Bank : O.105, O.326, Z.528, Z.419.
Moray Firth : O.224, O.242, O.94,
Kanaal : Z.581.
West : O.184, O.270, O.77.

Schepen die uitgevaren zijn, en, behoudens onvoorziene omstandigheden, in de loop van de week kunnen markten te Oostende :

Van 120 tot 239 pk :
25-1 : O.532 (West), O.267 (West), O.147 (West).

De verwachtingen voor de vaartuigen van het Kanaal worden onder voorbehoud medegedeeld.

Ymuiden

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

	19-1-1956	20-1-1956	21-1-1956	23-1-1956	24-1-1956	25-1-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	3,20- 3,—	3,20	3,60- 3,20	3,70- 3,—	3,40	3,40- 3,20
3/4 tongen — Scle 3/4	3,40- 2,80	3,40- 3,10	3,60- 3,40	3,70- 3,10	3,40- 3,50	4,20- 3,60
Bloktongen — Sole moyenne	3,40- 3,10	3,40- 3,20	3,60- 3,40	4,— 3,40	3,70- 3,50	4,20- 4,—
Voor-kleine — Petite	4,— 3,60	3,70- 3,60	4,— 3,70	4,— 3,50	3,70	3,70
Kleine tongen — Toute petite	3,50- 3,10	3,50- 3,20	3,70- 3,20	3,60- 3,10	3,50- 3,20	3,50- 3,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,20- 3,—	3,40- 3,10	3,80- 3,10	4,— 3,10	3,40- 3,70	3,70- 3,60
Middel — Moyenne	.....	122,—	135,—84,—	174,—142,—	.....	134,—
Kleine — Petite	55,—44,—	72,—46,—	79,—50,—	102,—47,—	.....	62,—57,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	30,—26,—	34,—31,—	35,—30,—	39,—34,—	40,—37,—	43,—33,—
Grote iek — Grosse	34,—31,—	39,—32,—	44,—35,—	46,—42,—	47,—	57,—41,—
Kleine iek — Petite	53,—51,—	58,—50,—	66,—50,—	70,—61,—	66,—60,—	74,—62,—
Iek 3e slag — 3e sorte	51,—47,—	48,—52,—	60,—48,—	62,—60,—	60,—50,—	66,—58,—
Platjes — Toute petite	55,—41,—	56,—43,—	58,—38,—	61,—36,—	49,—38,—	58,—45,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	64,—
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	63,—34,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	25,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	112,—54,—	117,—62,—	.....	108,—50,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....	56,—34,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	38,—30,—	43,—35,—	50,—41,—	50,—38,—	38,—	50,—34,—
Schar — Limande	46,—	54,—49,—	54,—41,—	54,—40,—	.....	45,—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	18,—17,—	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	32,—	.....	.....
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	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	23,—18,—	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,60	.....	.....	.....	.....	3,—
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	46,—43,—	.....	39,—38,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	41,—40,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

	NIEUWPOORT		ZEEBRUGGE			
	19-1	23-1	23-1	24-1	25-1	26-1
Grote tong — Grosse sole	30	39-40	40-42	40-42	52-53	40-41
Bloktong — Sole moyenne	36-37	50-51	40-41	50-52	55-56	50-51
Fruittong — Sole 3/4	48-49	57-58	52-54	60-62	64-65	64-65
Schone kleine tong — Petite sole	50	53-52	56-60	60-62	67-68	65-66
Kleine tong — Toute petite sole	44-45	45-52	60-61	61-62	64-65	66-67
Grote tarbot — Gros turbot	50	43-45	44-48	42-45	50-52	68-69
Middelm. tarbot — Turbot moyen	— —	40-41	36-40	36-38	38-40	40-42
Varia — Divers	23	15-19	26-28	22-24	28-29	28-29
Griet — Barbue	10-21	23-27	28-30	27-29	30-31	32-33
Pieterman — Grande vive	30-31	35-38	36-38	32-34	35-37	40
Grote pladijs — Grosse plie	5-7	5-6	5-7	5-6	6-7	4
Middelm. pladijs — Plie moyenne	6-7	7-10	9-11	11-12	11-12	10-11
Kleine pladijs — Petite plie	6-8	5-8	9-10	13-14	14-15	13-14
Deelvis — Portion	— —	— —	8-10	9-11	12-13	9-11
Kabeljauw — Cabillaud	— —	19	18-21	22	21	20
Gul — Petit cabillaud	10-20	9-17	15-17	16	18	16
Keilrog — Raie radiée	— —	20-23	...-...	...-...	...-...	...-...
Rog — Raie	— —	20-21	...-...	...-...	...-...	20-21
Tilten	— —	14-15	15-17	...-...	...-...	16-17
Scherpstaarten	7-8	7-12	13-15	...-...	...-...	18-19
Halve man	— —	— —	9-11	...-...	...-...	12-13
Grote wijting — Gros merlan	8-9	10-13	10-14	14-15	...-...	13
Kleine wijting — Petit merlan	7-8	8-11	...-...	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	— —	2	3-4	...-...	...-...	4
Schar — Limande	11-13	8-13	7-8	...-...	...-...	12
Zeehaai — Aiguillat	— —	8-9	...-...	...-...	...-...	7-8
Zeehond — Chien de mer	7	8-9	...-...	...-...	...-...	8-9
Robaard — Grondin rouge	— —	18	...-...	...-...	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	7	7-8	...-...	...-...	...-...	8

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
23-1	14	245.629	2.577.880			
24-1	7	211.083	1.961.589			
25-1	8	156.246	1.743.772			
Tot.	29	612.958	6.283.241			

IJLE HARINGAANVOER TE OOSTENDE

17-1	44	217.480	902.013	— —	— —	4,14
18-1	32	94.950	388.419	3.98	4.42	4.09
19-1	4	5.250	22.331	4,21	4.40	4,25
20-1	8	4.600	19.098	3,87	4,31	4,15
21-1	6	3.200	15 064	3,89	5,11	4,70
23-1	6	1.615	11.835	7,09	8,40	7,35

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

18-1	19	1.675	49.756	6,50	38,—	29,70
19-1	1	44	1.584	36,—	36,—	36,—
20-1	1	73	3.016	40,—	44,—	41,31
21-1	6	437	19.039	41,—	56,—	43,56
23-1	20	2.206	120.481	41,—	60,—	54,61
24-1	5	261	15.888	32,—	50,—	44,01

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

18-1	2	378	2.246	5,94	5,94	5,94

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

19-1	7	2.086	94.562	42,—	50,—	45,33
20-1	11	2.037	89.361	41,—	52,—	43,86
21-1	3	311	16.430	42,—	62,—	52,82
23-1	15	1.446	80.434	49,—	60,—	55,62
24-1	5	480	28.114	51,—	61,—	58,57
25-1	1	142	8.520	60,—	60,—	60,—

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

23-1	3	198	7.648	31,45	— —	38,62

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

19-1	1	1.915	21.687
23-1	13	23.045	254.665

IJLE HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

14-1	2	4.450	17.800

BRUSSEL

VAN 14 TOT 20 JANUARI

Tongen (3 à 4 in 1 kgr) 78-80 ; voor-kleine tongen 75-64 ; grote tarbot 90 ; middelmatige tarbot 72 ; kleine tarbot 50 ; kleine griet 55 ; grote iek 30-34 ; middelmatige schelvis 56-60 ; rogvlerken 75-82 ; kabeljauw 58-60 ; hozemondhamme 60 ; wijting 22-28 ; gepelde hondshaai 50 ; arend 64 ; rode knorhaan 32 ; zeebaars 58 ; ijle haring 18 ; koolvis 36-40 ; garnaal 60 fr. per kgr.

GENT

VAN 14 TOT 20 JANUARI

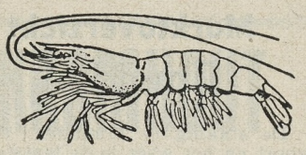
Tongen (3 à 4 in 1 kgr) 68-70 ; voor-kleine tongen 55-60 ; middelmatige grote tarbot 60-65 ; kleine tarbot 35 ; middelmatige griet 50 ; grote iek 28-30 ; iek 3e slag 22-24 ; middelmatige schelvis 48-50 ; rog 20-25 ; gekuiste rog 50 ; kabeljauw 40-50 ; gullen 24 ; wijting 16-18 ; gepelde hondshaai 44 ; rode knorhaan 24 ; zeebaars 48 ; ijle haring 16 ; koolvis 24-28 ; garnaal 50-60 fr. per kgr.

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	11,80-17,80	10,40-15,40	11,80-16,80
Midd.	23-1-1953	24-1-1956	25-1-1956
Klein	7,80-11,40	7,80- 9,20	7,80-10,80
Kabeljauw	8,—-10,—	7,40- 8,40	7,— 7,80
Gullen	11,—-14,20	11,20-14,80	10,60-13,20
Wijting	9,60-11,40	9,20-10,—	9,20-11,—
Schaat	4,80 7,60	4,80- 8,—	3,80- 6,60
Zeebaars	9,40- 18,40	12,—-19,40	12,—-18,60
Leng	11,—-11,80	7,80-13,40	12,20-13,20
Schartong	8,60-10,20	7,80-10,80	7,20- 9,40
Heilbot	9,20	8,20-11,50	7,80- 9,60
Koolvis	20,—-42,—	24,—-45,—	25,—-54,—
Hondstong	7,20- 8,20	7,— 8,—	7,— 7,40
Zeewolf	9,40-12,60	11,40-13,40	11,20-11,40
Platen	9,60	.....	10,50
	.....	.....	.....

TER NAGEDACHTENIS

Korte tijd geleden overleed vice-admiraal Carpentier, van Britse nationaliteit. De Engelse marinier met veel aanzien, was op de roemrijke St George day 1918 kapitein van de Vindictive die het vlaggeschip was tijdens de raid op Zeebrugge. Verleden jaar nog bracht hij een bezoek aan Zeebrugge om de herdenking mede te maken over dit heuglijk wapenfeit, een der bijzonderste vermeld op het Engels dagorde der Marine. Ter nagedachtenis aan deze roemrijke man, zou een straat zijn naam moeten dragen. Nu dat toch talrijke nieuwe straten aangelegd worden te Zeebrugge, kan dit door het stadsbestuur gerust overwogen worden.



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

V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING
GARNALEN
Pakhuis 125 — Oostende
Tel. 75789

VISHANDEL EN NIJVERHEID

Aktiviteit der Propaganda Vereniging voor Visverbruik

Zoals gewoonlijk werden de manifestaties in 1955 aangevangen met het :

AUTOMOBIELSALON, EEUWFEESTPALEIZEN BRUSSEL — van 15 tot 26 januari :

10.000 tracten in de twee landstalen werden uitgedeeld. Er werden 4608 maaltijden opgediend, tegenover 4523 in 1954, zijnde een lichte verhoging.

SALON VOOR LANDBOUWMACHINES EEUWFEESTPALEIZEN BRUSSEL — van 13 tot 20 januari :

Zelfde publiciteit als voor het Automobielsalon. Het aantal dîners bedraagt 1233, tegenover 1326 in 1954, maar daarentegen, in 1953, waren er slechts 976.

Men moet dus beschouwen dat het cijfer 1233 een succes daarstelt, want men mag niet uit het oog verliezen dat de landbouwmachines niet het groot publiek aanbelangen, maar slechts een gespecialiseerd klienteel, voor het merendeel landbouwers, niet gewoon vis te eten, en dat het niet gemakkelijk is hen te doen beslissen de proef te doen. Zonder rekening te houden met het feit dat het merendeel dezer bezoekers hun boterhammen medebrengen.

INTERNATIONALE HANDELSFOOR VAN BRUSSEL, van 23 april tot 8 mei :

Na het onderhouden en conferenties met het Ministerie van Landbouw, oprichting van het Paviljoen «Land en Zee», en tentoonstelling georganiseerd met de medewerking van de verschillende organismen van het Ministerie van Landbouw.

De Nationale Afzetvereniging van Land- en Tuinbouwproducten.

De Nationale Zuiveldienst.

De Nationale Maatschappij voor Kleine Landeigendom.

Het Nationaal Instituut van Landbouwkrediet.

Dhr Minister Lefebvre heeft deze tentoonstelling met verschillende bezoeken vereerd.

Uitdeling van tracten en speciale folders.

Het aantal dîners was het volgende :

Paleis 3 : 4232, tegenover 4944 in 1954.

Paviljoen : 3557, tegenover 4185.

De vastgestelde vermindering is te wijten aan oorzaken komende «van buiten». Inderdaad, terzelfdertijd als de Internationale Handelsfoor van Brussel hadden wij ook nog de Foor van Rijsel, deze van Luik en de Floraliën. Het is een feit, dat de bezoekers zich over deze vier manifestaties verdeeld hebben en, dat de Internationale Handelsfoor van Brussel niet de gewone volkstoeloop gekend heeft.

TWEEDE INTERNATIONALE TEXTIELTENTOONSTELLING (in de Eeuwfeestpaleizen van 25 juni tot 10 juli) :

Wij waren tegenwoordig op deze «extra» tentoonstelling, en het aantal dîners beliep tot 8035, zeer hoog cijfer als men rekening houdt dat deze manifestatie volop in zomerseizoen heeft plaats gehad.

Het Ministerie van Landbouw met de reeds genoemde diensten waren op de twee manifestaties aanwezig, samen met : het Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda, de Belgische rederijen, de havens van Antwerpen, Brugge - Zeebrugge, Brussel, Gent, Nieuwpoort, Oostende, het Bestuur van 't Zeewezen voor de lijn Oostende-Dover, de stad Oostende, het Kadettenkorps van de Belgische Zeevaartbond en het algemeen Commissariaat voor Toerisme.

EXPOSITION INTERNATIONALE TECHNIQUE ET INDUSTRIELLE VAN CHARLEROI van 17 september tot 2 oktober :

Zeer grote stand en talrijke bezoekers, zeer aandachtig en vol belangstelling, door de voordracht gehouden door Mevr. De Rijcke, over de vis in de voeding van de arbeiders, en door de inlichtingen verstrekt door onze lesgeefster.

Uitdeling van 10.000 folders, speciaal opgesteld voor deze manifestatie in Wallonië.

Wij moeten op een bijzondere wijze dank zeggen aan de Rokerij «La Couronne» voor de daadwerkelijke en weergaloze hulp welke wij bestendig van harentwege mogen ontvangen. Haar medewerking aan de Tentoonstelling van Charleroi verdient een zeer bijzondere vermelding.

VOEDINGSSALON, van 1 tot 16 oktober (in de Eeuwfeestpaleizen) :

Propaganda voor het verbruik van visrepen. Hiervoor werden 10.000 speciale folders uitgedeeld en 10.000 kosteloze ingangskaarten voor het Salon met, op de keerzijde, een aankondiging ten voordele van het visverbruik.

VERSCHILLENDE AKTIVITEITEN :

Creatie van plakbrieven :

Vier verschillende typen, in vier kleuren, vier plakbrieven met Franse tekst en vier met Nederlandse tekst.

Campagne «visrepen» :

Campagne voor een groter verbruik van visrepen. De creatie en het uitdelen van speciale folders in het Nederlands en in het Frans. Persconferentie in het «Hôtel Plaza», tijdens dewelke vistoasten werden opgediend. Opnamen door de Televisie, artikels in de Pers en commentaren langs de radio.

Alles samen genomen, mogen wij zeggen dat onze propaganda haar doel bereikt heeft, vermits wij in 1955, 24.765 dîners hebben opgediend, tegenover 17.996 in 1954, zijnde een verhoging van ongeveer 32 t.h.

Waar zijn er Viswinkels of geen?

Provincie WEST-VLAANDEREN

Verschillende vishandelaars hebben bij ons aangedrongen opdat we de lijst zouden publiceren van de gemeenten waar geen viswinkel is. Hierna volgt per provincie, de lijst van de gemeenten waar verse vis tot vóór één jaar onbekend was en de gemeenten waar het mogelijk is een viswinkel in te richten.

In de provincie West-Vlaanderen telt men 75 gemeenten met een totale bevolking van 642.340 inwoners, die over viswinkels beschikken.

In 171 gemeenten, met een totale bevolking van 356 955 inwoners is de visdistributie uitsluitend in handen van de leurhandel ; op sommige plaatsen zijn er winkeliers die in de wintermanden de vis als bijzaak verkopen.

In 2 gemeenten met een totale bevolking van 2.492 inwoners is de verse vis totaal onbekend.

In 81 gemeenten met een bevolking van 285.522 inwoners is het mogelijk een vis winkel op te richten voor de verkoop van verse vis en visserijprodukten.

Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners.		Gemeenten waar het mogelijk is een viswinkel te openen — Aantal inwoners.	
Hoeke	187	Beernem	5.467
Koolkerke	807	Jabbeke	2.611
Lapscheure	607	Lissewege	2.167
Nieuwmunster	486	Loppem	2.557
		Moerkerke	2.857
		Oedelem	4.986
		Oostkamp	7.844
		Ruddervoorde	4.814
		St Michiels	5.718
		Veldegem	3.146
		Westkapelle	2.100
		Zedelgem	3.705
		ARRONDISSEMENT DIKSMUIDE	
Oudekapelle	230	Houthulst	2.700
St Jacobskapelle	175	Klerken	1.839
		Kortemark	5.241
		Merkem	2.767
		Vladslo	1 850
		Zarren	2.621
		ARRONDISSEMENT IEPER	
		Boezinge	2.025
		Comines	8.205
		Geluveld	1.524
		Geluwe	5.820
		Kemmel	1.381
		Langemark	4.462
		Meesen	1.100
		Nieuwkerke	2.270
		Oost-Vleteren	1.505
		Passendale	3.200
		Ploegsteert	4.812
		Poelkapelle	2.084
		Proven	1.650
		Reningelst	2.066
		Warneton	3.283
		West-Vleteren	1.656
		Wijschate	2.540
		Zillebeke	1.650
		Zonnebeke	3.604
		ARRONDISSEMENT KORTRIJK	
		Aalbeke	2.490
		Anzegem	3.900
		Avelgem	5.156
		Bavikhove	2.187
		Bellegem	3.294
		Beveren-Leie	3.581
		Desselgem	3.813
		Heestert	2.201
		Herseeuw	7.174
		Ingooigem	1.900
		Lendelede	4.515
		Marke	3.7991
		Moen	2.362
		Otegem	1.793
		St Denys	2.724
		St Elooi-Vyve	1.870
		Tiegem	1.871
		Vichte	2.532
		Zwevegem	8.883
		ARRONDISSEMENT OOSTENDE	
		Eernegem	5.276
		Ichtegem	5.429
		St Pieterskapelle	1.326
		Slype	1.205

(Zie vervolg blz. 10)

(Vervolg van blz. 9)

ARRONDISSEMENT ROESELARE	
Ardooie	7.152
Beveren	3.248
Dadizele	2.420
Gits	3.417
Hooglede	4.516
Kachtem	1.742
Oostnieuwkerke	3.091
Rumbeke	7.878
St Elooi-Winkel	2.945
Westrozebeke	1.912
ARRONDISSEMENT TIELT	
Aarsele	3.272
Dentergem	2.558
Ooigem	2.083
Ruiselede	5.559
Tielt	13.000
Wakken	2.681
Wielsbeke	2.600
Wingene	7.339
Zwevezele	5.000
ARRONDISSEMENT VEURNE	
Alveringem	2.139
Houtem	1.187

Elkeen wil reder worden maar...

Niet omdat ik uitdrukkelijk wil voorstaan wat toch reeds elke dag om ons heen wordt gezegd : dat de middenstand verloren loopt omdat er voor de middenstand geen syndikaat te vormen is, of dat de visserij nooit de zo zeer begeerde, zo druk besproken en waarlijk noodzakelijke tegemoetkomingen vanwege de ambtenaren zal verkrijgen omdat de visserij niet eensgezind te krijgen is, maar bepaald wel omdat de kiem van onze ondergang meestal in ons zelf te zoeken is, wil ik als illustratief voorbeeld de indrukken weergeven die de laatste dagen in mij opkwamen door een zeer eenvoudig feit.

Het is namelijk zeker, nu dat er stuurlieden te weinig zijn en dat anderzijds de stuurlieden zelf hun dwingende begeerte naar een eigen vaartuig niet langer noch willen tegengaan. Alsof een vaartuig voor hen het manna van de Joden zou zijn ; want te veel niet-reders denken nog te vaak dat de bruto-opbrengst van een vangst zuivere winst wordt wanneer de bemanning eenmaal is uitbetaald en de sommen voor de sociale zekerheid zijn ingehouden.

Het feit kan gebeurd zijn in Nieuwpoort, ik weet het niet, maar ik weet wel dat het de werkelijke weergave is.

Twee reders wonen naast elkaar en zijn zeer aan elkaar gehechte buren ; Paul is de naam van de ene en hij vaart zelf met zijn schip. Henri daarentegen staat er beter voor ; hij vaart niet mede maar hij heeft een stuurman kunnen aanmonsteren «tegen een uitzonderlijk hoog procent», een stuurman die in de visserij een algemene faam geniet.

Verleden week vernam de stuurman in kwestie dat Paul, net moe geworden nog langer op zee te moeten, zijn vaartuig zou verkopen en de stuurman van Henri, dol-begerig naar dit vaartuig zal trachten het op zijn naam te krijgen. Het babbeltje gaat door en zonder dat er een uitdrukkelijke overeenkomst is gesloten, zonder dat er zelfs tussen de partijen iets werd onderhandeid ontstaat er een hevige twist tussen Paul en Henri, met het gevolg dat de stuurman zijn vaart opzegt. Maar dit is niet het einde. Hendrik heeft een zoon, die eveneens reder is en gehuwd is met de dochter van Paul, maar zijn vaartuigje, gebouwd vóór 1930 heeft slechts 100 pk. Enigszins bedronken komt die zoon in gesprek met de stuurman en verkoopt hem in een handomdraai zijn vaartuig tegen betaling door afkortingen aan 10 t.h. De stuurman bezit nu een vaartuig, doch niemand weet wanneer het ooit zijn zuiver eigendom zal zijn. Henri houdt zijn schip aan de kade, hij vindt geen plaatsvervanger en zijn zoon, die hij woedend aan de deur heeft gezet, schijnt te onderhandelen met buurman Paul om samen een nieuwbouw te beginnen en intussen blijft Paul varen omdat een schuld tegenover de Staat toch OOK een schuld is.

xxx

Het is geen sprookje. Het is een stom stuk relaas over de onbezonnenheid én de vele onmogelijkheden, zonder zedenles, want het is te duidelijk hoe dwaas het er zal aan toe gaan wanneer iedere visser, na twee jaar varen, zelf eigenaar wil worden, wanneer iedere reder zichzelf de nek toeknijpt op de markt van het steeds hoger bieden voor een goede bemanning, wanneer men denkt dat er aan nieuwbouw praktisch geen nadelen zijn en wanneer de heren met wat macht in handen steeds maar geloven wat Paul en Henri en Henri's zoon en Henri's stuurman hen opdissen zonder zich te willen inspannen, zonder welke inspanning zij nimmer de verwording van het visserijbedrijf intensief zullen kunnen aanvoelen en tegengaan.

Maar... men vangt NOG STEEDS vis, hoewel de Walen NOG STEEDS het Vlaams niet begrijpen : Eet vis, omdat het zo lekker is.

Dit van de Vlaamse vis voor de Walen is misschien wél een sprookje !

VENI.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

Fiberglas voor Vissersvaartuigen

(Vervolg van blz. 5)

VOORTSTUWING VAN TREILERS

Trawler propulsion ,Lloyds List and Shipping Gazette) 22 dec. 1954.

Die praktische Bedeutung uit Durchfuhrung von Propulsionsmessungen an Bord (Hoppe).

a. In een overzicht over de groeiende belangstelling voor diesel met betrek tot de voortstuwing van vissersvaartuigen, stelt men vast dat, terwijl in Frankrijk dieselmotoren voorzien alle klassen, van vaartuigen voor de grote visserij tot de kleinste noordzeeboten, de aanvaarding van dieselmotoren in Engeland is vooral in het kusttype en voor de middenslagtreilers.

Het verlangen om een soepelheid te bekomen die kan vergeleken worden bij die van de omkeerbare stoommachine, heeft aanleiding gegeven tot het gebruik van de oliemotor van twee tijden, met tegengestelde zuigers, omkeerkoppeling, rechtstreeks gekoppeld.

Maar deze motor brengt moeilijkheden mee tengevolge van zijn hoogte.

Twee andere populaire modellen van motoren zijn deze van twee tijden, met eenvoudige uitwerking, zonder luchtinspuiting, voorzien van een spoelpomp en de vier tijden motor met eenvoudige uitwerking, overvoed.

In het algemeen, in Engeland, zijn de motoren van twee tijden met rechtstreekse omkeer, rechtstreeks gekoppeld, terwijl de motoren van vier tijden een overbrenging hebben, zoals bijvoorbeeld een reducteur met gangkeerder. Volgens de laatste kontrakten, stellen we vast dat de Franse reders de voorkeur geven aan een instelling met rechtstreekse koppeling en rechtstreekse omkeer, wanneer dit mogelijk is.

De Franse en Engelse reders verkiezen ook dat de winch afzonderlijk aangedreven wordt, door middel van een speciale generatrice die tot dit doel is aangebracht ; aangezien er in de laatste tijden meer hulpkrachten moeten geleverd worden in de moderne treiler voor verlichting, verwarming en koeling, zijn enkele ingenieurs van mening dat het noodzakelijk is een centrale generatrice aan te brengen.

Deze instelling moet, logischer wijze, in het belang uitvallen van de diesel-electrische aandrijving, maar dergelijke instelling heeft een grote aanschaffingsprijs en vraagt hoge onderhoudskosten en een gespecialiseerd bedieningspersoneel.

Een andere mogelijkheid is de gasgenerator met vrije zuiger en de gasturbine ; gasgeneratoren werken praktisch gelijk met stoomketel, kunnen drijfkracht geven voor alle noodwendigheden van het vaartuig met een verbruik welke ongeveer gelijk is aan dat van de oliemotor. Zo het eens mogelijk zou zijn mazout te gebruiken in een generator met vrije zuiger, zou dit stelsel zeer populair worden.

Het is interessant vast te stellen, met dit doel, dat twee Engelse firmas een brevet hebben aangevraagd voor het vervaardigen van gasturbines met generator voorzien van vrije zuigers.

b. Om zich er van te verzekeren dat een schip altijd op volle rendement vaart, is het aan te bevelen regelmatig een vaste verificatie te doen van de voorwaarden van aandrijving. Vier instrumenten zijn hiervoor nodig : een registreertoestel voor de duwkracht van de schroef, een log om de snelheid van het schip te meten, een koppelregistreertoestel en een toestel voor de snelheid van de schroef te meten.

Om de duwkracht van een schroef te meten, werd door de Deutsche Werft een instrument op punt gezet dat in de schroefas is gevestigd ; hydraulische kapsules zijn aangebracht. De snelheid van een schip wordt meest gemeten met een Pitotlog met buizen. Men moet er over waken dat het statisch hoofd steeds uitsteekt boven het meegesleepte water.

Er bestaan een zeker aantal doelmatige koppelregistreertoestelllen. Men tracht nu een toestel op punt te stellen dat de periodische variaties van de koppeling meer soepel zal maken welke zich voordoen wanneer een omkeerbare machine rechtstreeks op de schroefas is gemonteerd.

In het algemeen heeft men geen moeilijkheden om de snelheid van de schroef te meten. De andere instrumenten welke kunnen dienen om de beste voorwaarden voor een schip te bepalen zijn : de waterlijnen, de registreertoestellen voor het bepalen van de roerhoek en de instrumenten om de snelheid van de wind en het rollen te meten.

Met deze instrumenten is het voor de reder mogelijk een voortdurende kontrole te hebben op de gang van het schip, terwijl de kapitein onmiddellijke inlichtingen kan bekomen uit de snelheid van het schip zelf.

NIEUWE ENGELSE MOTORTREILER

Motor Trawler for Grimsby (Ship and Boat Builder Feb. 55).

Diesel Trawler Olivean (The Shipping World Shipbuilding 19 jan. 1955).

Motor Trawler for Grimsby Owners (Shipbuilding and Shipping Record 13 jan. 1955).

Diesel Trawler Olivean (Journal of the British Shipbuilding Research Association april 1955).

De Nouveau Chalutier à moteur Olivean (La pêche maritime 15 apr. 1955).

a) de motortreiler Olivean, gebouwd door Cochrane and Sons is een der 55 trawlers voor de kust en middenslagvisserij, die gebouwd worden volgens het kredietplan van de Engelse regering voor deze vaartuigen. De Olivean heeft een vooruitspringende voorsteven is gefatsoeneerd plaatijzer, een walvisrug en een achtersteven in kruisersvorm.

Voornaamste afmetingen : lengte 117,7 voet, breedte buiten spanten 25 voet, holte op kiel 12 voet, snelheid 11 knopen. Vermogen van visruim : 6800 kubieke voet. De Olivean heeft ongeveer 30 Ton brandstoftanks en kan 10 tot 11 dagen op zee blijven. Voor langere reizen die kunnen gaan tot 25 dagen, kan er 50 ton brandstof meegenomen worden.

(Vervolg toekomende week)

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

VISSERIJSNIPPERS

TERUG I

Tal van in IJmuiden thuis horende vissersschepen hebben de laatste dagen de thuishaven eerder moeten opzoeken door een mankament aan de motor of het schip. Donderdag moest de «Martenshoek» huiswaarts keren door pech aan de winchmotor ; daarop volgde de «Concordia», die borden en net had verspeeld tijdens het trawlen en vervolgens de «Noordster» VL.197, die ook de borden tijdens de visserij had verspeeld.

TERUG II

Zaterdag moesten nog enige schepen op IJmuiden koers zetten. De SCH.27 had twee trekken gedaan op de nieuwe reis, toen de winchmotor verdere diensten weigerde. De KW.16, die nauwelijks dertig mijl uit de IJmuidense pieren was moest terugkeren doordat de motor warm liep.

TERUG III

De Katwijkse loggers jW.78, 74 en 40 hebben in het weekeinde een zware reis gehad. Toen de KW.78 van de Katwijkse Visserijmaatschappij «De Drie Haringen» met motorpech kreeg te kampen, hebben de beide schepen van de dochtermaatschappij «Kenemerland» de KW.78 op sleeptouw genomen. Twee stormen met windkracht 8 tot 10 hield men de logger op de zee, tot men zondagavond IJmuiden kon binnenlopen.

TRAWLER «PAN TRADES ANDROS» VERKOCHT

De trawler «Pan Trades Andros», die maandenlang in Amsterdam bij de Amsterdamse Scheepvaartmaatschappij «DOG» te koop heeft gelegen, is vorige week aan een rederij in Haugesund, Noorwegen verkocht. De «Pan Trades Andros» is een van de drie schepen, die indertijd door deze maatschappij in Duistland werden gekocht van de Amerikaanse macht. De schepen hebben tot enige jaren na de oorlog voor Dutise rederijen gevaren. Zusterschepen, die thans in Nederland in de vaart zijn, zijn de KW.8 «Deining» (vroeger de «Swell») en de tot bakkenzuiger verbouwde «Trent».

De «Pan Trados Andros» heeft vorige week donderdag IJmuiden onder Noorse vlag verlaten. Maandagavond verkeerde men in ongerustheid over de trawler, toen hij nog niet in Haugesund was aangekomen. Een uur later, s avonds om tien voor negen kwam echter bericht dat het schip zich had gemeld.

TRAWLERSTAKING BIJNA VIER WEKEN OUD

De staking van de bijna vier honderd trawlervissers te IJmuiden is al bijna vier weken oud en duurt nog voort. Het einde van het loonkonflikt is nog niet in zicht. Aan de oproep van de erkende vakorganisaties aan de vissers om in de walbedrijven aan het werk te gaan, is geen gevolg gegeven. De vissers hebben thans al twee maal een uitkering van het stakingskomitee ontvangen, groot f 42 per gehuwde visser en f. 30 per vrijgezel.

VISVOORZIENING

De voorziening van vis in Nederland is er niet beter op geworden. Weliswaar voeren de loggers en kotters hun vangsten nog steeds aan, maar deze bestaan voornamelijk uit schol en tong. Schelvis heeft men al geruime tijd niet meer aangevoerd, daar de grotere loggers door het slechte weer niet om de Noord maar bij 't Zand vissen. Vorige week werd nog vrij veel geimporteerd uit Denemarken, Duitsland, Noorwegen en Belgie. Daar ook de vangsten van de schepen in deze landen als gevolg van het slechte weer minder zijn geworden, is ook deze import in het begin van de week verminderd.

ONTVOLKING

De stakingsleiding heeft maandagavond met 400 vissers en hun vrouwen in Egmont vergaderd. Nu de reders het been stijf houden en het nieuwe loonsysteem willen invoeren, was men op deze vergadering van mening, dat de reders nu zelf de ontvolking van de trawlervloot in de hand werken. De schepen konden vorig jaar al moeilijk naar zee komen, omdat er steeds een tekort aan vissers was. Bij de stakingsleiding komen steeds minder vissers om een uitkering. Zij hebben werk aanvaard in bedrijven aan de wal of op de koopvaardij.

In het eerste stakingsbulletin hebben de leden van het stakingskomitee de vissers van de loggers opgeroepen ook te staken en te strijden voor betere arbeidsvoorwaarden. Voor zover ons bekend is hieraan tot nu toe geen gevolg gegeven.

HAVENARBEIDERS

Ook bij de IJmuidense havenarbeiders — vislossers» is een bepaalde mate van ontevredenheid verwekt. Daar geen trawlers aan de markt komen en de grote aanvoeren uitblijven is er voor hen zeer weinig werk en verdienen zij een gering garantieloon per week, waarvan het gezin niet kan rondkomen. Wij vernamen dat dinsdag overleg over deze kwestie gaande was.

DE ZENDTIJDEN VAN «DE HOOP»

Het hospitaal-kerkschip «De Hoop» is dinsdagmorgen om elf uur voor een eerste reis in het nieuwe jaar uit IJmuiden naar de Noordzee vertrokken.

De kapitein deelt mede, dat de zend- en luisterdienst van «De Hoop» gedurende de periode van januari tot de aanvang van de haringteelt in mei als volgt is :

6.30-6,45 u. : 124 m. (2406 K/c) ;
7.00 uur : weerrapport : 128 m. (2331 K/c) ;
9.15-9.30 u. : 128 m. (2331 K/c) ;
13.06-13 15 u. : 128 m. (2331 K/c) ;
16.03-16.10 u. : 128 m. (2331 K/c) ;
19.00 uur : werrapport : 128 m. (2331 K/c) ;
19.30-19.45 u. : 128 m. (2331 K/c);
19.30-19.45 u. : 129 m. (2316 K/c);

Bij dringende gevallen kan men «De Hoop» aanroepen op 2331 K/c (128 m.) door tussenkomst van Scheveningen Radio op 2030 K/c (147 m.). Als Scheveningen Radio niet meer in de lucht is luistert «De Hoop» op de noodgolf 2182 K/c (137 m.).

Brief uit Yerseke

Nr 577 YERSEKE 21-1-'56

UITGESTELDE HOOP KRENKT HET HART

Zo lezen we in het meest gelezen boek. Dit is ook van toepassing ten opzichte van de gewekte hoop op de verzending van oesters naar Frankrijk. Reeds lang weet ieder erbij betrokkene, dat het niet zo zeer het sterk toegenomen aantal consumptieoesters is, die de slechte situatie in het bedrijf veroorzaakt. Verscheidene jaren geleden was er geen bezwaar om een voorraad oesters van de huidige omvang weg te werken. Maar toen waren er meer afnemers. De landen nemen, uitgezonderd België, nog slechts een fraktie af van 't geen toen werd gevraagd. Van daar dat de mogelijkheid op oesterinvoer naar Frankrijk zoveel hoop wekte. Na lang onderhandelen, kwam men dan eindelijk zo ver, dat in de tweede helft van januari met de verzending zou worden begonnen. Maar wat vernemen we nu ? Dat vanaf 15 januari invoervergunningen konden worden aangevraagd maar tevens dat het ongeveer anderhalve maand zal aanlopen eer alles geregeld is. Dus zal begin maart kunnen worden begonnen. Hoever is dan het seizoen reeds gevorderd ? En wat zullen de prijzen zijn ? We weten het niet. Is het wonder dat men niet zo heel veel meer verwacht van de verzending naar Frankrijk. En dit maakt de stemming onder de oesterkwekers niet beter. Ja 't valt dit seizoen van vrijwel alle kanten tegen. Geweldige verliezen worden geleden door verscheidene mensen, die zogenaamd «beneden» oesters uitzaaiden. Beneden wil dan zeggen op plaatsen oesters zaaien benedenstrooms van Yerseke gelegen zowel in de Zandkreek bij Stavenisse onder Schouwen of bij Bruinisse. Op enkele uitzonderingen betekent dit zaaien daar, een formidabele strop. Een oud spreekwoord zegt «Als het komt, komt alles gelijk.

DE MOSSEL-KONSERVENFABRIEKEN SLUITEN NOG NIET

Genoemde bedrijven zullen niet per 1 februari stoppen. Als reden van dit nog niet ophouden, wordt opgegeven dat nog zoveel ingemaakte mosselen worden gevraagd, dat niet altijd alle bestellingen kunnen worden uitgevoerd. Vooral uit West-Afrika komen zeer grote bestellingen wat bewijst, dat zelfs zover weg het Zeeuwse produkt zeer in trek is.

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)

WEER EEN NIEUWE MOSSELKOTTER

Dhr Coster kocht te Scharendijke (Schouwen) een vrachtscheepje van 21 m lang en 4,75 m breed. Het zal voor de mosselvisserij worden ingericht en geplaatst zal worden een 100 P.K. Mercedes-Benz-dieselmotor benevens een lier geschikt om met vier korren te vissen.

GESLAAGDE PROEFREIS

Maandagvoormiddag deed de O.327 «Yvette» toebehorende aan Mieltje Gonzaeles, zijn proefreis, welke een grote meevaller was. Inderdaad de O.327 liep 9 mijl. Het schip dat gebouwd werd op de werf Loy werd dezelfde dag gedoopt en is van binnen een pareltje van inrichting. Het is voorzien van een motor ABC van 150 pk en vertrok heden donderdag voor zijn eerste reis naar zee met als bemanning :

Emiel Gonzaeles, schipper-reder ; Jan Thoon, motorist ; Robert Van Parys en Richard Brackx, matrozen.

Aan schipper en bemanning wensen we behouden vaart en mooie vangsten.

DUITSE HARINGSEIZOEN 1955

Grotere vangsten Kleinere besommingen

Het Duitse haringseizoen 1955, dat in december eindigde met de Kanaalvangsten, bracht een verhoging in hoeveelheid ten opzichte van 1954, maar een vermindering wat betreft de besommingen.

De cijfers zijn de volgende :

1954 : 181.508 Ton = 59,36 Mill. Marken
1955 : 183.500 Ton = 55,65 Mill. Marken

De grotere aanvoer vindt zijn reden in het groter aantal haringreizen, welke in 1955 gedaan werden, namelijk 1334 tegenover 1303 reizen in 1954.

De gemiddelde vangst per reis verminderde lichtjes in 1955, wanneer dit gemiddelde 2751 Ztr. bedroeg tegenover 2786 in 1954

De kleinere opbrengst wordt verklaard door het feit dat in 1955 25.730 Ton (14%) geen kopers vonden, tegenover 7.381 Ton (4%) in 1954.

De voornaamste haringmarkt was Bremerhaven met 67.020 Ton, Daarop volgen Hamburg met 55.198 Ton., Cuxhaven met 46.842 Ton en Kiel met 14.440 Ton.

Ook de prijzen in 1955 lagen over het algemeen lager dan deze van het vorige jaar.

Volksvertegenwoordiger Vergels vraagt klaarte inzake de "IJzer" Senator Ancot over inspectie der vissersvaartuigen

VRAAG VAN DE HEER VERGELS

Meerdere dagbladen hebben onlangs gewag gemaakt van het Staatsschip M.V. IJzer dat, volgens hen, zou kunnen gebruikt worden op de Atlantische Oceaan als weerschip.

Vernomen werd dat deze kwestie sinds enkele maanden ter studie ligt bij uw Algemene Diensten. Deze studie moet nu reeds zover gevorderd zijn dat U voorzeker bij machte zijt de volgende vragen te kunnen beantwoorden :

1. — Wat kost het jaarlijks onderhoud en gebruik van het M.V. IJzer in zijn huidige hoedanigheid van vrachtschip van het Beheer van Zeewezen ? Hoeveel dagen heeft dit schip, sinds het in 1953 werd gebouwd, in deze hoedanigheid gevaren ? Hoeveel mensen hebben nu werkmogelijkheid op dit schip ?

2. — Wat zou het kosten indien ditzelfde schip werd ingezet als weerkundig station op de Atlantische Oceaan ? Hoeveel dagen zou het dan jaarlijks in de vaart zijn ?

3. — Hoeveel mensen zouden, rechtstreeks of onrechtstreeks, werk kunnen vinden bij het inleggen van dergelijk weerschip ?

4. — Wat wordt nu, zonder dat een schip wordt ingelegd, door België jaarlijks betaald als bijdrage tot het in stand houden van het internationale net van weerschepen ?

5. — Rekening houdend met de gegevens die U me gebeurlijk kunt verstrekken op de vragen 1, 2, 3, en 4, denkt U niet dat een weerkundig schip in de aard van het M.V. IJzer een goede zaak voor het land zou uitmaken, bekeken van uit een financieel, sociaal en economisch standpunt ?

6. — Is het juist dat, op 30 juni 1956, het nu in voege zijnde werkrooster van de Internationale Dienst der Weerschepen komt te vervallen ? Zou het dan het geschikte ogenblik niet zijn om er een Belgisch weerschip aan toe te voegen ?

7. — Rekening houdend met die datum, kan de heer Minister mij inlichten nopens de houding die de Regering denkt aan te nemen aangaande het M.V. IJzer als eventueel weerschip ?

ANTWOORD : De studies waarnaar het achtbaar lid verwijst worden inderdaad op dit ogenblik ondernomen. Zij vergen een uitgebreid onderzoek, gezien de gevolgen van een beslissing ter zake van aard zijn de activiteiten van verschillende besturen te beïnvloeden. Bovendien hangt een oplossing af van de zekere mogelijkheden op internationaal plan.

Het achtbaar lid zal op de hoogte gehouden worden van de definitieve besluiten waartoe de studie zal leiden.

Een antwoord op de verschillende vragen die het achtbaar lid stelt, zal gegeven worden nadat de verschillende elementen van bedoelde studie zullen zijn samengebracht.

VRAAG VAN DE HEER ANCOT dd. 22 november 1955

Het ware mij aangenaam van de achtbare heer Minister te mogen vernemen :

1 — Welk het aantal ambtenaren of staatsagenten is die voor opdracht hebben de inspectie waar te nemen van de Zeevisserijvloot aan de Belgische kust ;

2. — Over welke vervoermiddelen deze ambtenaren of staatsagenten beschikken ;

3. — Welke thans het getal is van de in de vaart zijnde zeevisserijeenheden.

ANTWOORD : 1. De inspectie der vissersvaartuigen is toevertrouwd aan vier zeevaartinspecteurs.

2. Deze staatsagenten beschikken over kosteloos vervoer op de lijnen van de buurtspoorwegen der kust (Brugge - Knokke - Blankenberge - De Panne), op het stadsnet te Oostende en op de Belgische spoorwegen.

3. Er zijn 428 vissersschepen in de vaart.

Wereldvisserijnieuws

DE U.S.A.-REGERING BETAALT BOETEN VOOR VISSERS

Het Amerikaanse Ministerie van Financiën stortte aan de «Sun Pacific Cie » de som van 12.000 dollar, zijnde het bedrag van een boete opgelegd door Equador aan het schip «Sun-streak». Dit schip werd door Equador aan de ketting gelegd toen het opgeleid werd voor het vissen in de kustwateren (200 mijl). Het schip werd na betaling van de boete vrijgelaten. Twee aanvragen voor terugbetaling van soortgelijke boeten werden door andere rederijen ingediend.

DE ENGELSE HARING-INDUSTRIE EN DE SPANVISSERIJ

Zoals men weet is het haringseizoen voor de Engelsen een ware katastroof geworden. Als gevolg daarvan bekritiseerde Sir David Robertson, lid van het Lagerhuis, het bestaande reglement van het Haringcomité onder hetwelk alle surplus der vangsten in goede seizoenen naar de vismeelfabrieken verwezen worden. De heer Robertson vroeg of die surplussen niet bewaard konden worden in vriesstapelhuizen voor consumptieharing bij slechte seizoenen.

De Schotse afgevaardigde, Mr J. Stuart bracht daartengen in dat de nodige kapitalen ontbreken voor het bouwen van thermo-opslagplaatsen en diepvriesinstallaties en tot heden de beste manier om de overschotten tegen bederf te vrijwaren, het verwerken tot vismeel was. Dit seizoen heeft men echter geen hoofdbreken met overschotten, er was zelfs geen haring genoeg voor de inlandse markt. De Engelsen zijn dan ook tot het besef gekomen dat een andere vangmethode aangewezen is en willen het spanvissen proberen. Twee kleine treilers uit Lowestoft werden met Larssennetten uitgerust voor experimentele reizen.

ONBEPERKTE INVOER VAN SCHELPDIEREN IN FRANKRIJK

De «Journal Officiel» maakte vorige week de lijst der vrijgestelde viswaren voor invoer bekend, dit in het raam der Organisatie voor Europese Ekonomische Samenwerking. Zoals verwacht werden garnalen, kreeften en langousten, kreeftenstaarten en langoustines vrijgegeven. Evenwel blijven deze viswaren steeds onderhevig aan een voorlopige kompensatietaks van 10 t.h. in verhoging van de aktuele douanerechten. Daarbij komen nog 21 t.h. taksen bij.

FRANSE TREILERVLOOT OP DE GOEDE WEG

Volgens recente statistieken vrijgegeven door de Franse Visserijdienst, lopende over de vijf laatste jaren, is de Franse treilervloot op de goede weg.

De vloot groeit langzaam aan met sterke moderne treilers, de aanvoer verbetert en door kwaliteitsverbetering stijgen de prijzen langzaam maar zeker. De verhoogde aanvoer en kwaliteitsverbetering komen hoofdzakelijk door : 1. langere reizen met vergrote aktiestraal door moderne schepen met sterkere voortstuwing ; 2. door inbouwen van betere dieptemeters en visopsporingsmateriaal ; 3. betere voorlichting aan de vissers door de visserijdiensten betreffende behandelen en bewaring der vissoorten.

Over het algemeen genomen kon men zeggen dat het hier gaat over meer renderende schepen door beter materiaal en grotere kennis onder de vissers.

Berichten aan Zeevarenden

FRANKRIJK

2-13 — HAVEN VAN DUINKERKE LICHTENLIJN ONTSTOKEN

Posities : a. 51°03'02"N 2°22'07"E (lage licht) ; b. 51°02'59"N 2°22'12"E (hoge licht.)

De zeevarenden worden er op attent gemaakt dat de twee vaste groene lichten die vóór 1940 de as van de ingang der sluis Trystram aangaven, teruggeplaatst zijn op de plaats tussen het W-uiteinde van de «Quai d'Armement» en het worteleinde van het E-staketsel.

Deze lichten zullen in de Lichtenlijst worden opgenomen als nr 23a.

Zie Belgische kaart «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1953).

BELGIE

2-14(T) — LOMBARDSIJDE ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

Zie B.a.Z. 1-9(T)-1956.

Van 23 januari 1956 tot en met 4 februari 1956 zullen alleen op donderdag 26 en vrijdag 27 januari en op donderdag 2 en vrijdag 3 februari 1956 schietoefeningen uitgevoerd worden in de middensector door artillerie.

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

De schikkingen van B.a.Z. 1-8-1953 zijn van kracht.

NEDERLAND

2-15(T) — ZEEGAT VAN VLISSINGEN — OOSTGAT TIJDELIJKE MEERBOEITJES

Positie : ong. 51°37'.1N 3°22'.6E.

Op het wrak in bovenstaande positie zijn tijdelijk gelegd 4 onverlichte rode meerboeitjes.

Zie Belgische kaart «Vlaamse Banken».

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) van kracht op 18-1-56

1 Rede Oostende — Positie : 51°14'30"N 2°53'30"E. Binnenstroombankboei is verdwenen.

12. Duinkerke NE Nadering — Positie 51°18'00"N 2°43'00"E. Middelkerkebankboeilicht brandt vast.

TROFEE DER ENGELSE HOOGZEETREILERS

Ieder jaar kent de Engelse «Federation of Trawlerfishers» een trofee of beker toe aan de Engelse hoogzeetreiler die in de loop van het jaar de meeste (verse) vis aanvoerde. Deze trofee, een zilveren, opspringende kabeljauw, gemaakt door een bekende juwelier, werd verleden jaar gewonnen door de Hull treiler «Arctic Warrior». Dit schip voerde een totaal van 2.662 Ton verse vis aan ; verbleef gedurende 330 dagen op zee en maakte 16 reizen met een gemiddelde duur van 20,6 dagen. De jaarsbesomming van het schip beloopt £ 50.000.

Ook bij ons te Zeebrugge is dit gebruik in voege getreden. Te Oostende heeft het gemeentebestuur nog nooit een aanmoedigende daad gesteld.

DE BELGISCH NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1956

De Belgische Nederlandse Visserijalmanak is onlangs van de pers gekomen. Zoals steeds werd aan dit werk de grootste zorg besteed en worden 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 en Noordzee Boekhandel, Vindictivel. 22, Oostende.

IN NEDERLAND

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

AAN ONZE ABONNENTEN DIE VAN 1 JANUARI AF GEEN BLAD MEER ONTVANGEN

Sommige abonnementen zullen verwonderd zijn vanaf 1 januari geen blad meer te ontvangen.

Vermoedelijk weten zij niet, dat hun abonnement sedert 31 december afgelopen is omdat, wegens een verzuim, of ten gevolge van afwezigheid het kwijtschrift niet werd voldaan.

Deze abonnementen worden vriendelijk verzocht ons dadelijk te waarschuwen, opdat wij een nieuw kwijtschrift zouden laten aanbieden. Er zal hen dan opnieuw een blad bezorgd worden.

Alwie evenwel zijn abonnement wel heeft vernieuwd en toch geen blad ontvangt, dient ook te verwittigen, opdat de dienst zou kunnen hersteld worden en wij zouden kunnen onderzoeken waaraan de onderbreking te wijten is. De ontbrekende bladen worden ook dadelijk toegezonden.

De lezers, die het bedrag van het abonnement wensen te storten of over te schrijven op onze postcheckrekening nr 41.89.87 worden verzocht een der onderstaande sommen te storten :

Het Visserijblad

3 maand 40 fr.
6 maand 80 fr.
1 jaar 150 fr.

Zakkalender met hoogwatergetijen

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

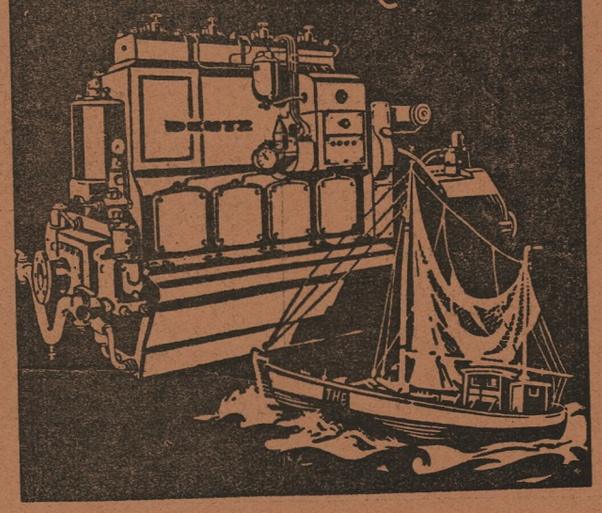
INVOERSTATISTIEK NOVEMBER 1954 - 1955

Landen van herkomst	Haring		Andere zeevis: Sprot		Andere zeevis: Boven 40 cm.		Gewicht in kilogram: Onder 40 cm		Gewicht in kilogram: Makr. v. cons.		Waarde in Fr.: Rokerijvis			
Nederland (1)	750.422	61.879	4.500	—	108.863	256.306	47.660	44.002	74.771	142.483	—	—	7.067.152	6.021.367
Denemarken (2)	—	—	17.790	6.600	74.317	89.467	—	—	—	5.000	—	15.105	1.638.273	2.062.089
Noorwegen (3)	—	—	—	—	16 299	55.795	—	—	—	—	—	5.090	344.991	957.102
Ver. Koninkrijk (4)	—	—	—	—	51.449	44.017	—	—	—	—	—	—	1.167.093	996.713
Zweden (5)	—	—	—	—	6.410	4.903	—	—	—	—	—	—	90.840	69.453
Frankrijk (6)	—	—	—	—	116	65	—	—	—	—	—	—	35.043	6.974
W.-Duitsland (7)	—	—	—	—	—	72.702	—	—	—	—	—	—	—	1.167.737
Portugal (8)	—	—	—	—	40	—	—	—	4.020	—	—	—	1.010	—
Totaal	750.422	61.879	22.290	6.600	253.494	523.255	47.660	44.002	78.791	147.483	—	20.195	10.344.402	11.281.435

WAARVAN :	GEWICHT 1954	GEWICHT 1955	WAARDE 1954	WAARDE 1955	GEMIDDELDE PRIJS 1954	GEMIDDELDE PRIJS 1955
(1) Haring	750.422	61.879	3.318.857	319.378	4.42	5.16
Makreel voor conserven	74.771	142.483	521.405	916.375	6.97	6.43
Kabeljauw	69.219	97.503	1.403.965	1.986.814	20.32	20.37
Schelvis	13.760	83.740	206 202	634.293	14.98	7.57
Koolvis	1.509	22 861	17.923	147.318	11.87	6.44
Wijting	—	19.575	—	70.313	... ...	3.60
Vleet	5.732	11.136	94.982	192.529	16.57	17.28
Haai	—	8.090	—	154.595	— —	19.10
Tarbot	8.286	5.701	233.905	179.024	28.22	31.40
Staart	—	2.888	—	53.859	— —	18 64
Schol	—	1.764	—	28.685	— —	16.26
Rog	—	1.382	—	10.423	— —	7.54
Sprot	4.500	—	22.500	—	5.00	— —
Heilbot	1.556	—	48.185	—	30.96	— —
Rokerijvis	3.000	—	8.700	—	2.90	— —
Onder 40 cm.						
Tong	23.150	22.627	846.003	1 041.245	36.54	46.01
Schol	11 451	10.279	161.929	140 775	14.12	13.69
Makreel	7.712	6.280	61.877	64 5 8	8.02	10.28
Wijting	3.245	3.000	15 270	1 .62	4.70	6.46
Schelvis	1.513	1.535	17.769	13 47	11.74	8.13
(2) Kabeljauw	65.971	76.290	1.325.453	1.415.372	20.09	18.55
Vleet	5.555	7.669	117.578	169.455	21.16	22.09
Sprot	17.790	6.600	143.050	59.400	8.04	9.00
Makreel voor conserven	—	5.000	—	38.010	— —	7.60
Schelvis	2.627	4.017	47.208	73.469	17.97	18.28
(3) Schelvis	4 503	22.701	56.897	270.476	12.63	11.91
Heilbot	5.812	6.827	212.912	245.358	36.63	35.93
Kabeljauw	1.117	15.124	13.778	197.516	12.33	13.05
Zeepaling	3.668	9.876	44.201	121.321	12.05	12.28
Rokerijvis	—	5.090	—	105.010	— —	20.63
(4) Zeebrasem	26.811	23.829	576.331	441.266	21.49	18.51
Kabeljauw	15.060	9.757	344.334	234 830	22.86	24.06
Tarbot	5.238	6.185	175.359	225.242	33.47	36.41
Staart	2.209	2.962	51.504	65.965	23.31	22.27
Vleet	—	1.022	—	23.100	— —	22.60
Schelvis	790	—	13.950	—	17.65	— —
(5) Vleet	5.535	4.647	76.665	65.908	13.85	14.18
Kabeljauw	875	—	14.175	—	16.20	— —
(6) Makreel voor conserven	4.020	—	25.770	—	6.41	— —
(7) Zeebaars	—	72.202	—	1.160.297	— —	16.07
(8) Rog	40	—	1.010	—	25.25	— —

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

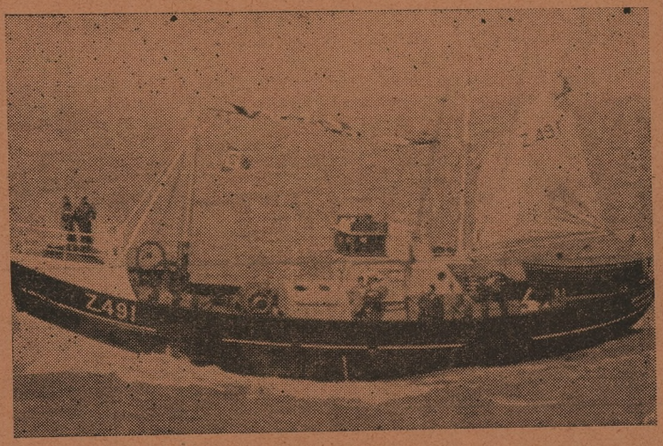
BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(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

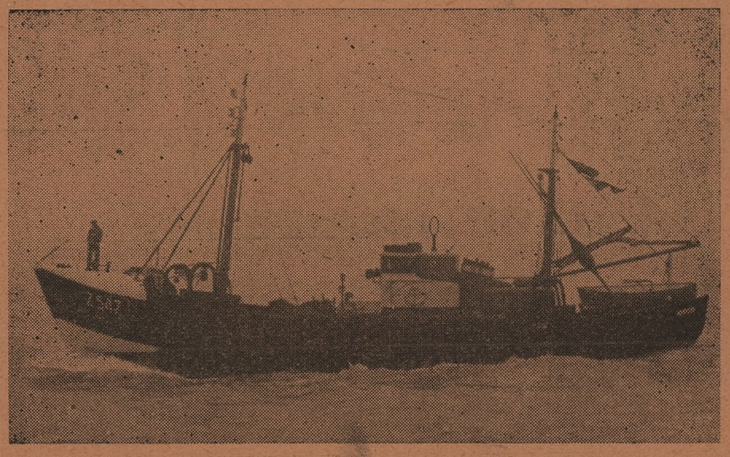
(30V)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI, 2 OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN V AN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen



ANTWERPEN :
Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (7 lijnen)
Telegram :
Leoneessel Antwerpen
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :
Koninklijkestraat, 23
Tel. 17.95.05 - 17.39.77
Telegram :
Leoneessel Brussel

★

LUIK :
15, Place Xavier Neujean
Tél. 23.33.93
Telegram : Léoneessel Luik

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

185V