



# Het VISSERIJBLAD



Niettegenstaande de Belgische kust gevat werd in een stevige ijsgordel, lieten onze vissers zich toch niet afschrikken.

(Foto Michaël)



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.

## Wordt de visserij aan haar lot overgelaten ?

**VAN HEDEN AF VRIJE INVOER  
UIT NEDERLAND VAN ALLE  
VISSOORTEN EN ONGEPELDE GARNAAL**  
**Dit betekent de ondergang van  
Kust- en Kleine Middenslagvisserij**  
**GEEN ENKELE BESCHERMINGS- NOCH  
EKONOMISCHE MAATREGEL OM DAARAAN  
TE VERHELPE**

Als er een maatregel is, welke ditmaal enorme gevolgen zal hebben op de kust- en middenslagvisserij, dan is het deze waarbij van heden af alle invoer van vis uit Nederland vrijkomt en ook de vrije invoer van ongepelde garnaal van 1 maart af wordt toegestaan.

Wat het meest te betreuren is in gans deze kwestie, is niet alleen het feit dat dit bericht aan de reder niet kenbaar werd gemaakt, maar dat de ambtenaars van het Ministerie van Economische Zaken en Landbouw, de Benelux-overeenkomst kennend, zich nog nooit de moeite getroost hebben om naar praktische middelen uit te zien om daaraan te verhelpen.

Sedert de visserij ressorteert onder het Ministerie van Landbouw werd het nog nooit zo stiefmoederlijk behandeld en we kunnen slechts betreuren dat men destijds de visserij naar dit Ministerie heeft weten te doen overschakelen zonder de instemming van de visserij zelf.

Wat meer is : hetzelfde departement vindt het middel om dank zij enkele avonturiers van Zeebrugge de kredieten voor het bouwen van schepen aan mensen die soms geen cent bezitten, nog te willen uitbreiden en verhogen met de onoverzienbare gevolgen welke zulks zal hebben én op de prijzen én op het schreeuwend tekort aan personeel thans reeds ontstaan door het feit dat de vissers hun brood in de visserij niet meer verdienen en dit bedrijf verlaten om bij de Zeemacht en Staatsmarine hun bestaan mogelijk te maken.

Voor de vis hebben we de gevolgen van de maatregel heden in zwang gebracht, onmiddellijk gezien.

Tongen, nochtans niet in groot gewicht aangevoerd, hebben een vermindering van 40 th. in prijs ondergaan en in de weken die komen zullen, eens de Nederlandse vloot volledige vangsten aanvoert, zal de prijsdaling zich geweldig doen gevoelen op de wijting, schol- en scharsoorten die met tong en tarbot een levensbestaan uitmaken voor de kust- en middenslagvisserij en thans slechts de vooroorlogse prijzen zullen benaderen.

De Nederlandse visgroothandel zal er wel voor zorgen dat ze binnenkort zelf de Belgische winkels tot in het hartje van Wallonië bedient en de Belgische visserij thans eens te meer verdeeld, omdat een paar mensen, zoals dhr C. Menu en enkele aanhangers, er persoonlijk belang bij hebben, is niet bij machte tegen de huidige maatregel eensgezind op te treden.

Immers, de rederij van dhr Menu voert geen kleine vis noch tongen aan. Zijn rederij heeft een diepvriezingafdeling en kan zich verweren en herpakken op de verkoop in de handel.

Deze maatregel komt hem en de diepvriesinstallatie van zijn rederij ten goede.

De kleine familiale bedrijven en kustvissers, hebben hetzelfde verweer niet en zullen het nooit hebben, omdat enkele gieren die rond de visserij zwerven er belang bij hebben ze te blijven verdelen om te kunnen heersen.

In het Ministerie van Landbouw en Economische Zaken is men daarvan bewust, en beseft men maar al te wel dat de vissers niet krachtig verenigd zijn om zich tegen de genomen maatregelen te verweren.

Want, alhoewel het Beneluxakkoord door de vorige regering getekend werd, toch zijn er clausules in voorzien welke de huidige verantwoordelijke ambtenaars tijd gaven om er gebruik van te maken, de visserij op gezonde leest te schoeien.

Het is niet het verlenen van kredieten en de diepvriezing welke het familiaal bedrijf zullen redden. Integendeel !

Waar in Nederland, in de schoot van het bedrijf, de kostprijzen daarenboven 25 à 30 t.h. goedkoper zijn EN BLIJVEN, moest van Belgische zijde nooit aangenomen worden dat, zolang er geen sociale noch economische gelijkberechtiging bestond, de grenzen te openen.

Men vergeet te Brussel maar al te gemakkelijk dat het in de kust- en middenslagvisserij volstaat een paar zware slagen te krijgen om voor de rest van het jaar het niet meer te kunnen bolwerken.

Men vergeet aldaar ook dat in de garnaalvisserij het een levenskwestie is de Nederlandse gepelde en ongepelde garnaal van april tot juli en van september tot december volledig buiten onze grenzen te houden. Men vergeet dat de Nederlandse garnaalvisserij allerlei voordelen heeft op de Belgische en dat vooraleer gelijkheid mocht aanvaard worden, wij met dezelfde wapens hadden moeten kunnen strijden.

Eens te meer is het bewezen dat onze Brusselse ambtenaars niet alleen onwetend zijn maar volledig onbekwaam tegen de geroutineerde en zeer bevoegde Hollandse experts op te komen.

Brussel ligt ver van de kust, en als men daarenboven moet vernemen uit de mond van een ambtenaar die de belangen van de visserij in het departement in handen heeft dat, zo men geen verdienste heeft in de garnaalvisserij, men de kabeljauwvisserij maar moet proberen, dan vragen de mensen van de kust zich af, of het op die wijze is dat onze visserij moet geleid worden.

De invoer van uit Nederland is vrij voor vis en garnaal.

Het gebruik van boorzuur wordt voor garnaal verboden.

Binnenkort wordt de invoer uit Duitsland ook in grote mate toegelaten.

Aan de andere zijde blijft Frankrijk 35 t.h. rechten heffen op onze visserijproducten.

Dat is het bilan van de huidige toestand sedert we bij landbouw ingelijfd zijn.

Dit schrijven, en de zovele waarschuwingen aan de verschillende departementen gegeven, zullen eens te meer in de wind geslagen worden.

Zo het roer niet volledig omgedraaid wordt en de visserij krachtadig gesteund wordt, zullen we binnen één jaar het bilan van de huidige economische politiek zien : de totale vernietiging van kust- en kleine middenslagvisserij, zal het resultaat zijn. In het bedrijf is het misschien veel lastiger harde waarheden te moeten horen, maar zo niet eendrachtig opgestaan wordt, zal de onvermijdelijke ondergang gebeuren.

Wij hebben sedert 1948 hard gewerkt en gestreden om het de betrokken overheid diets te maken, dat de visserij in de nationale ekonomie van belang is en blijft en duizenden mensen aan de kust er van leven, maar sedert het heengaan van een paar flinke ambtenaars, zoeken we tevergeefs naar hen die van regeringswege de heropstanding zullen brengen.

Zal eerste minister Van Acker ook hier het roer in handen nemen om, als volksvertegenwoordiger van de kust, de toestand te redden en het roer om te gooien ?

Wij hopen het.

Daarom doen we een laatste poging om zulks te bewerkstelligen.

Wil de visserij ons niet begrijpen, dat ze er de gevolgen van drage.

De kleinen zullen er aan ten onder gaan. De groten zullen zich zelf wel redden.

P. Vandenberghe

## GEBRUIK van BOORZUUR in GARNAAL VERBODEN

Het bevoegd departement heeft aan de betrokken middens laten weten, dat het gebruik van boorzuur in garnaal zal verboden worden en dat ze naar een ander middel moeten uitzien om garnaal te bewaren.

Daar garnaal een zeer bederfbare waar is, zal zulks zeer grote gevolgen hebben voor de kustvisserij.

Door de heer Vandenberghe werden deze week bij de bevoegde departementen nieuwe voetstappen aangewend om de toestand die door deze maatregel zal ontstaan, te bespreken. Bij het ter pers gaan kon nog geen besluit medegedeeld worden.

Hopen we voor de kustvisserij het beste.

# Principes van Visserij-Regulatie!

Op de internationale visserij-conferentie die te Rome gehouden werd door de F.A.O., werd onder andere het principe van visserij-regulatie besproken.

M. Roessing, bioloog bij het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, geeft in Visserijnieuws van januari 1956 een bespreking van enkele gehouden voordrachten, die we hierna overnemen.

Het meest belangrijke onderwerp dat op de conferentie te Rome besproken werd, was wel de overbevissingskwestie. Hoe moeten we overbevissing omschrijven, wat zijn de tekenen die op overbevissing wijzen, welke gegevens hebben we nodig van visserij en visstand om overbevissing te kunnen bestuderen, wat deed men vroeger tegen overbevissing, door welke maatregelen is overbevissing tegen te gaan? Deze vragen, en nog vele meer, zijn toegelicht door een groot aantal experts uit verschillende delen van de wereld, die hier niet afzonderlijk genoemd zullen worden. Enkele gedachten uit hun voordrachten zullen hier worden uitgewerkt.

Klachten van visserslui over een te zware bevissing, waardoor de visstand achteruit zou gaan, zijn reeds zeer oud. Wanneer ergens een nieuwe vistechniek ingevoerd werd, vreesden de vissers, die nog op de oude wijze visten, dat de nieuwe techniek hun visserij en tenslotte de gehele visserij onrendabel zou maken. Men vroeg maatregelen, te nemen door de overheid. Maar meestal bleken deze maatregelen achteraf overbodig te zijn, want de visstand kon de zwaardere bevissing best verdragen — en de angst voor overbevissing was dus ongegrond geweest. Maar deze angst was en is niet steeds ongegrond, zoals verderop zal blijken.

## ENKELE HISTORISCHE GEGEVENS

De eerste visserij-regulatie, die uit de historie bekend is, stamt uit 1278. Door de koning van Engeland werden in dat jaar wetten uitgevaardigd om de zalmstand te beschermen. Deze hielden tevens gesloten vistijden en net-voorschriften in; en bovendien werd vastgesteld, dat de afstand tussen de staande netten in de riviermonden zo groot moest zijn, dat een zeug met buggen er door zou kunnen lopen! De bedoeling was om een deel van de omhoog trekkende zalm te sparen, opdat er voldoende broed geproduceerd zou kunnen worden, en om de jonge zalm in de gelegenheid te stellen naar zee te trekken, opdat daar de visstand weer op peil gebracht zou worden. De belangrijkste principes van bescherming van de visstand had men in die tijd reeds zuiver aangevoeld.

Klachten over netten met te nauwe mazen zijn bekend uit 1376: jonge vis, voedselorganismen voor de volwassen vis en oesters werden bedreigd, zo vermeldde het rapport aan de koning. Maatregelen uit die jaren zijn echter niet bekend. Maaswijdevoorschriften en minimummaten voor aangevoerde vis kende men reeds in 1714; een 9 cm. maas, gemeten als gestrekte maas, werd toen voorgeschreven voor vissers, die in de buurt van oesterbanken visten. De eerste internationale conventie — in 1843 tussen Frankrijk en Engeland — schreef een maaswijde voor van 9 cm. voor de trawl, 6 cm. voor de makreelnetten en 5 cm. voor de haringnetten. Deze conventie is echter nimmer uitgevoerd.

Op grond van nauwkeurige vangststatistieken over tientallen jaren en op grond van wetenschappelijk onderzoek, is het in onze eeuw gelukt het verband tussen visserij en visstand in grote lijnen te begrijpen. Onze moderne bevissingstheorie maakt het mogelijk regels op te stellen, die een optimale vangst waarborgen. D.w.z. een vangst, die continu zo groot mogelijk is, en bovendien een vangst, waarbij het visserijbedrijf rendabel kan werken. Het uitvoeren van deze regels, die volgens de theorie wenselijk zijn, stuit soms echter op grote sociale, politieke en psychologische moeilijkheden. Toch is het in een aantal gevallen gelukt internationale verdragen te sluiten, waarbij de visserij gereguleerd werd. In verscheidene gevallen is de regulatie een succes geworden.

## THEORIE VAN BEVISSING

Het doel van deze visserij-regulatie moet zijn: het handhaven van een visstand, die zo groot is, dat de jaarlijkse vangst optimaal is. Dat betekent niet, dat men streeft naar een zo dicht mogelijke visstand, maar de bedoeling is om de produktiviteit van de visstand — in verband met de visserij — optimaal te maken.

De vissen moeten zo snel mogelijk tot een behoorlijk gewicht opgroeien en dan weggevisst worden, voordat de natuurlijke sterfte in zee belangrijke aantallen slachtoffers heeft gemaakt (want iedere vis, die een natuurlijke dood sterft, is verloren voor de visserij). Men moet zich dus voorstellen dat de optimale vangsten gemaakt kunnen

worden bij een heel bepaalde dichtheid van de visstand, waarbij iedere vis genoeg ruimte en voedsel heeft om snel op te groeien, en met een bepaalde maaswijde, waarmee niet te jong weggevangen worden.

Optimale vangsten zijn dringend gewenst, wanneer wij kijken naar de voedselpositie in de wereld. Het tekort aan dierlijke eiwitten is nog aanzienlijk voor onze snel groeiende wereldbevolking, zodat een grotere aanvoer van vis goed gebruikt zou kunnen worden door o.a. de onderontwikkelde gebieden.

Maar optimale vangsten kunnen alleen gemaakt worden door een gezond visserijbedrijf. Dus zal een regulatie van de visserij in eerste instantie rekening moeten houden met de belangen van het bedrijf, en pas daarna met de belangen van de onverzadigde wereldmarkt.

Theoretisch is de ontwikkeling van een visserij aldus: nadat een nieuwe visgrond is ontdekt, ontwikkelt zich snel een zekere visserij-activiteit. Kennis omtrent de visgrond, ervaring van het nieuwe visserijtype, en het aantal schepen zullen toenemen tot de aanvoer op een zeker niveau konstant blijft.

Wanneer er echter nieuwe afzetmogelijkheden worden gevonden, of wanneer er nieuwe technische hulpmiddelen ontwikkeld worden, enz., zullen de vangsten weer snel stijgen. Iets dergelijks heeft zich in de Noordzee voorgedaan bij de overgang van zeil- naar stoomschepen. Opnieuw treedt daarop een stabiele periode in.

Deze sprongen omhoog in de aanvoer kunnen zich enige malen herhalen tot de top bereikt wordt. Het stabiele niveau na deze top ligt weer iets lager, want in de topperiode wordt er enigszins ingeteerd op het viskapitaal (d.i. de totale visstapel), terwijl in de stabiele periode alleen de jaarlijkse aangroei van de visstapel weggevisst wordt. Een geringe daling van de vangsten behoeft dus geen overbevissing te betekenen.

Wordt de techniek veer verbeterd (denk aan de invoering van het V.D.-patent), of wordt de visserij anderszins intensiever, dan zullen de vangsten tijdelijk stijgen, maar daarna terugvallen op een lager niveau; overbevissing is nu opgetreden.

Wordt vervolgens de visserij gereguleerd, dan zullen de vangsten misschien tijdelijk dalen (grotere maaswijde), maar daarna aanzienlijk stijgen tot de visstand geheel aangepast is aan de visserij (maaswijde, vlootsterkte, e.d.).

Wanneer men te vroeg begint een visserij te beperken, wordt het optimale vangstniveau niet bereikt. Dit is dus nadelig voor de visserij.

Bijzonder moeilijk is het om aan de weet te komen in welk stadium een visserij zich bevindt. Het is wel voorgekomen dat men dacht aan de grenzen van het produktievermogen van een zee te zijn, maar dat een uitbreiding van de visserij toch mogelijk bleek. De visserijbiologen in de eerste plaats, maar ook de economen zullen moeten uitmaken wanneer er werkelijk sprake is van overbevissing.

De tekenen die op overbevissing wijzen zijn: afname van de totale aanvoer bij toename van de visserijintensiteit, en nog een aantal nevenverschijnselen: aanvoer van mindervaardige soorten vis, opzoeken van nieuwe, verder weg gelegen visgronden door de vloot en enkele sociaal-economische verschijnselen.

Meestal wordt allereerst gemerkt — voordat van overbevissing gesproken kan worden — dat de vangsten per dag achteruit gaan, en dat de gevangen vis gemiddeld kleiner is. Dit laatste komt doordat een intensieve visserij van alle leeftijdsgroepen een hoge tol eist — de oudere vis, die toch al minder talrijk is, verdwijnt hierdoor grotendeels uit zee — de jongere vis, steeds het talrijkst, gaat dan in het vangstbeeld overheersen. Hoe intensiever er dus gevisst wordt, hoe minder kans de vis krijgt om oud te worden. Wanneer tenslotte elke verbetering van de schepen en vistuigen geen werkelijke vangstverbetering betekent, voelt het bedrijf aan den lijve dat overbevissing is opgetreden.

(Vervolg toekomstige week)

V. B. Z. - KALENDER

ZONDAG 4 MAART :

Algemene vergadering

«Hand in Hand» te 11 u.

op het stadhuis van Heist.



GEEN MACHT

ZONDER EENHEID !

### PENSIOEN DER ZELFSTANDIGE ARBEIDERS

De reders welke de hun toegesonden prokuratie nog niet hebben ondertekend en teruggestuurd, worden dringend verzocht dit onmiddellijk te doen bij het Verbond der Belgische Zeevisserij. Wil de protestactie sukses hebben, dan moeten deze prokuraties zo spoedig mogelijk ingdiend worden.

Laat niet een ander protesteren voor uw welzijn, doe het zelf en laat niet begaan, u zult het mischien later beklagen.

### ONVERANTWOORDE UITZENDING VAN HET N.I.R.

Langs de radio en in sommige bladen verscheen vorige week een bericht als zou de aanvoer van vis deze week verre van voldoende zijn.

Men zou dus best doen zijn voorzorgen te nemen.

Wij hebben nooit groter klucht weten te verkopen.

De gevolgen er van zijn echter veel ernstiger geweest, gezien verschillende bestellingen onnodig in 't buitenland geplaatst werden.

Het ministerie van Landbouw was vrijdag weliswaar te laat voor wat de bestellingen in het buitenland betreft, deze geruchten te logenstraffen en te melden dat de aanvoeren in de Belgische vismijn even belangrijk en afgewisseld zouden zijn als vorig jaar op dit tijdstip.

Er is meer, die ter plaatse de toestanden kent, wist door de praktijk dat de markt nog nooit meer overrompeld zou zijn als thans want het haringseizoen was pas 14 d. geëindigd en al de Noordzee vaartuigen van Zeebrugge, die karnaval gevierd hadden, zouden ook aan de markt zijn met de haringvaarders.

De Oostendse markt zelf kende nooit een zo'n grote aanvoer.

't Was werkelijk een overrompeling.

De radio vergat echter ditmaal de mensen aan te sporen deze week goedkope vis te eten en in de winkels in 't buitenland bleef de vis niet goedkoop, waar de visser de vis van uitstekende kwaliteit aan vooroorlogse prijzen afzette.

Hoelang nog zal men de visserij voor den aap houden en wat wordt door het fameus ministerie van economische zaken gedaan om dergelijke toestanden te verbeteren ?

### EINDFASE EN EINDSTRIJD IN BENELUX ?

Zo is het er dan van gekomen dat de Ministers van België en Nederland opnieuw tot een akkoord zijn gekomen om nog een stapje dichters naar de Benelux-Unie voor visserij te komen.

Van 1 maart af is de invoer van alle vis — ook die van minder dan 40 cm — in beide landen volkomen vrij en mag garnaal — behalve de gepelde die verder gecontingenteerd blijft — ook vrij ingevoerd.

De onderhandelingen zijn in alle stilte gevoerd geweest, zonder de betrokken kringen zelfs van de uitslag op de hoogte te brengen. Dergelijke handelswijze bewijst hoe ambtenaren hun eigen grillen doorvoeren. Het laatste woord is niet gezegd in deze onmeedogenloze en schandelijke beslissing, welke de ondergang van de kustvisserij met zich brengt.

### MOEILIKHEDEN IN ENGELS-IJSLANDS GESCHIL NOG NIET GEDAAN

Nu een akkoord getroffen werd tussen Engeland en IJsland inzake het geschil dat jarenlang geduurd heeft, en dat praktisch niets anders meegebracht heeft dan dat de IJslanders hun viermijlzone behouden, spelen de IJslanders nog een toontje hoger.

Ze reklameren dat er geen gelegenheid genoeg bestaat in Grimsby om te lossen en dat de kosten geweldig hoog zijn.

Afwachten wat de Engelsen daarvan zullen zeggen. De rollen zijn omgekeerd : toen ze niet mochten komen, protesteerden de IJslanders, dat het de schuld was van de Engelsen. Nu ze mogen komen, zeggen ze dat ze niet kunnen omdat het eveneens de schuld is van de Engelsen. Zullen de Engelsen opnieuw toegeven ?

### DE FISKUS EN HET PERSOONLIJK BEZIT

Vorige week heeft de fiskus, langs de visafslagers om, beslag gelegd op de opbrengsten van de schepen van reders die nog bedragen aan de fiskus moesten betalen.

Er kwam grote beroering onder de betrokkenen en het is tenslotte het Bestuur geweest van de ONDERLINGE VISAFSLAG te Oostende die een regeling kon treffen welke bevrediging moet geven.

In plaats van de gehele opbrengst aan te slaan, heeft de fiskus zich akkoord verklaard met de helft van hetgene overblijft van de opbrengst na er eerst de normale uitbatingskosten en uitgaven te hebben van af getrokken.

De draagwijde van deze overeenkomst komt pas klaar uit als we de wet beschouwen.

Volgens artikel 71 van de door het besluit van de regent van 15 januari 1948 samengeschakelde wetten op de inkomstenbelastingen, heeft de Openbare schatkist, voor het innen van de rechtstreekse belastingen een algemeen privilegie op de inkomsten en de roerende goederen van gelijk welke aard van de belastingsplichtige, behalve op schepen en vaartuigen.

Dit voorrecht betreft ook de inkomsten en de roerende goederen van de echtgenoot en de kinderen van de belastingsplichtige.

Het neemt rang in onmiddellijk na deze vermeld in art. 19 en 20 van de wet van 16 december 1851 en van artikel 23 van het tweede boek van handelsrecht, en oefent zich uit gedurende twee jaar te beginnen van de datum af van de uitvoerbaarverklaring van de rollen.

Als beslagname worden gelijkgesteld de vraag van de bevoegde ontvanger der belastingen, per aangetekend schrijven langs de post aan de bewaarders of verdelers van inkomsten van betrokkene.

### BELANGRIJKE ALGEMENE VERGADERING VAN DE REDERS DER OOSTKUST

Alle reders worden dringend uitgenodigd de Belangrijke vergadering van «Hand in Hand» bij te wonen, welke plaats heeft op het Stadhuis van Heist op zondag 4 maart a.s. te 11 uur.

Op de dagorde :

- Lezing verslag vorige vergadering ;
- Jaarverslag 1955 ;
- Goedkeuring Bilan ;
- Bespreking over de vrije invoer van garnaal van 10 maart af ;
- De afschaffing van beorzuur in garnaal ;
- De invoer van alle soorten vis toegelaten en de zware gevolgen voor de Kust- en Middenslagvisserij.

Gezien de belangrijkheid van deze vergadering worden alle reders verzocht tegenwoordig te zijn.

Namens het bestuur,

De sekretaris,  
E. NEYT.

De voorzitter,  
R. GOBERT.

4916N-4917V

### HOOGWATER TE OOSTENDE

	MAART			
	16.07	22.36	49	6
2 vrij	04.20	11.05	49	5
	16.43	23.14	46	7
3 za	05.00	11.39	46	8
	17.22	23.56	43	9
4 zo	05.46	—	43	—
	18.09	12.21	41	10
5 ma	06.44	00.50	40	10
	19.17	13.21	38	12
6 di	08.07	02.02	39	12
	20.48	14.38	37	14
7 wo	09.36	03.24	39	12
	22.11	15.59	39	13
8 do	10.46	04.43	41	11
	23.10	17.11	41	12

### HET MIJNENGEVAAR

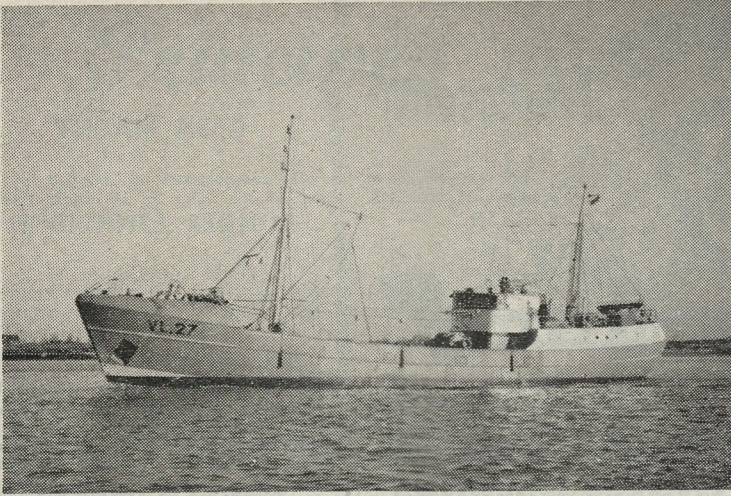
Gedurende het jaar 1955 zijn andermaal negen schepen vergaan na botsing of opvissen van zee-mijnen. Het betreft vijf kargoschepen waaronder : een Duits, een Fins, een Zweeds, een Liberaans, en een Nederlands, twee Franse treilers, een Poolse treiler en een Italiaans vissersvaartuig.

We kunnen orze vissers niet genoeg op het hart drukken dat de grootste voorzichtigheid geboden is bij het opvissen, verwijderen of omzeilen van deze gevaarlijke tuigen.

### ONGELUKKEN IN DE BRITSE VISSERIJVLOOT

Het zijn niet alleen de Belgische, Franse en Duitse visserijvloeten die elk jaar aan de zee hun tol betalen. Ook de Engelse visserij verloor in 1955 vijf-en-twintig schepen die negen-en-zeventig slachtoffers eisten.

Daaronder zijn begrepen vier trawlers die met man en muis verloren gingen en acht-en-vijftig manschappen mede in de diepte namen. Bij deze «totale verliezen» komen dan nog de ongelukken waarbij één of twee vissers vielen als slachtoffers van hun plicht.



## De Motortrawler

### «Burgemeester HEUSDENS» VI. 27

Het schip, dat op 8 februari jl. tijdens de officiële proeftocht door de Rederij de N.V. Visserijmaatschappij «De Nieuwe Mercurius» te Vlaardingen werd overgenomen van de Werf i.s. Figeo n.v., eveneens te Vlaardingen, heeft de volgende hoofdafmetingen :

Lengte over alles : 41 meter ;  
Breedte op spant : 7.20 meter ;  
Holte op ½ lengte : 3.80 meter.

Bij het ontwerp van dit schip is speciale aandacht besteed aan de verblijven van de kapitein en de bemanning, die zich alle op het achterschip bevinden, en aan de vrijvarende snelheid.

De indeling (van vóór naar achter) is als volgt : de bak, met ankerlier en reserve-anker.

Het anker valt in een ingebouwde ankerkluis in verband met het aanlopen van verschillende havens.

Onder de balk bevinden zich de voorpiek (= bergplaats), de kettingbak, de drinkwatertank (plm. 13 m<sup>3</sup>) en het nettenruim.

Onder het vrije hoofddek bevinden zich: het voor-tonnenruim, het geïsoleerde visruim en het achter-tonnenruim.

Het hoofddek is belegd met 65 mm teakhout.

Aan SB bevinden zich de twee trawlgalgen.

Op het dek staan de benodigde rollen e.d. voor de vislijnen e.d. alsmede de voormast met twee schoorbomen.

De trawler vóór het dekhuis is van het fabriekaat Van der Giessen type Nr 5 en wordt elektrisch aangedreven door de elektromotor, die in de machineschacht staat.

De inrichting van de verblijven, welke akkomodatie bieden aan 17 man, is zo licht mogelijk gehouden en heeft speciale kleurenkombinaties van vloerbedekking, wanden en plafonds, kooigordijnen, enz.

Alle wastafels hebben koud en warmstromend water, evenals de kombuis. De hutten e.d. hebben centrale verwarming, terwijl deze C.V. ook de motorkamer vorstvrij houdt.

In de kapiteinshut bevinden zich o.a. een gekombineerde sofa, kooi en kaartentafel. Ook de radiotelefonie-installatie en de Decca-navigator staan in de kapiteinshut.

De echo-sounder is afleesbaar in de stuurhut.

Vóór de machinekamer bevindt zich de Cross-bunker, welke plm. 50 m<sup>3</sup> olie kan bevatten.

De voortstuwing vindt plaats door 'n direkt omkeerbare «Werk-

spoor» motor type T.M.A.S. 336 welke bij 325 omw./min. 600 P.K. levert en het schip een opmerkelijk hoge snelheid geeft. Aan de hoofdmotor zijn de brandstofpomp en de lenspomp aangebouwd. Tevens drijft de hoofdmotor een asdynamo aan.

De dynamo van de trawlermotor wordt aangedreven door een «Deutz» dieselmotor.

Het andere hulpaggregaat heeft een Armstrong-Siddeley - motor, welke o.a. de lichtdynamo, de reserverelenspomp en de lichtcompressor aandrijft. In de motorkamer bevinden zich verder de oliegestookte Centrale Verwarmingsketel, de drukketel voor de warmwatervoorziening, de hydrofoor e.d.

De normale navigatiemiddelen als overhead-kompas, Standaard-kompas op het stuurruudak e.d., zijn normaliter aanwezig.

In verband met nieuwe voorschriften van de Nederlandse Scheepvaartinspectie werd besloten dit schip uit te rusten met twee automatisch opblaasbare reddingsvlotten, welke in met schuimrubber beklede kisten op het bovendek staan. Voor normale werkdoeleinden is bovendien een vlet aanwezig, die onder de giek van de achtermast staat.

Het schip is donderdag, 9 februari jl. naar zee vertrokken.

## De haven van Nieuwpoort van het ijs bevrijd

Alle havens aan de Noordzee gelegen, hebben op zeker ogenblik zwaar geleden van het ijs en overall moest getracht worden de havengoed open te houden. Te Nieuwpoort was het gevaar zo groot dat van open houden praktisch geen sprake kon zijn, en het was dank zij de verenigde krachten van het waterschoutsambt en de Directie van de Visserijhaven dat men er kon voor zorgen de vissersvaartuigen voor volledige insluiting te vrijwaren.

De Waterschout van Nieuwpoort was zelfs op zeker ogenblik verplicht de bemanningsleden aan boord te doen gaan. Men deed ook beroep op de loodsboot de «Zeehond» van Oostende, om het ijs te breken, maar op de duur was zulks tevergeefs geworden.

Zondagvoormiddag deed de O.217 toebehorende aan reder Karel Louis Verleene, de haven van Oostende aan met een volle lading vis.

Men had op Ysland zeer mooi Lenteweer gekend en even mooie Lentevangsten.

De lading was ten andere zo groot, dat ijs hoefde bijgenomen te worden in Aberdeen.

Bij het aandoen van deze haven, is het zicht zeer moeilijk. De O.217 moest onverwachts snel op zij gaan, kwam vast en brak de bovenste cadran van zijn roer met als gevolg dat hij de hulp moest inroepen van een Engelse sleepboot om uit zijn netelige positie getrokken te worden. Maar hij moest herstellen in het droogdok. De Engelsen zijn zonderlinge vogels en veel minder toegevend dan men denkt.

De O.217 moest eerst zijn vis lossen en dan alleen zou het hem toegelaten worden de herstelling uit te voeren.

Maar dat was niet alles !

De O.217, zoals zoveel anderen, had een paar reizen geleden in de Moray gevist en was bijgevolg niet toegelaten in Engeland te verkopen.

Het gevaar was groot... en dringend de nood, want dergelijke vangst zien aanslaan, was een zeer groot verlies.

Dan maar een vriend oproepen, en wel Frans Nassel, die steeds bereid is om iemand te helpen en op dat ogenblik in de Moray viste en klaar stond om naar huis te varen.

### VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES  
PRIJS-COURANTEN  
BRIEFHOOFDEN  
FAKTUREN  
OMSLAGEN

wendt U tot

de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD  
18, St. Jorisstraat, 18  
OOSTENDE

Ondertussen bleef stuurman Verleene niet werkloos en gelukte er tenslotte in de herstelling toch voorlopig uit te voeren en... de weg naar huis aan te vangen, weg van het gevaarlijke Engeland, waar gastvrijheid in veel gevallen een woord is, maar de strenge conservatieve en onverbiddelijke toepassing van de wet, 'n werkelijkheid.

De O.224 van Frans Nassel werd van het gelukkig gebeuren ingelicht. De O.217 vaarde voorzichtig naar huis, had schoon weder en deed de Oostende haven aan, opgelucht dat dit ongelukkig avontuur hem ditmaal zijn vangst niet had gekost. De O.217 besomde tenslotte .....

En zo gaat het vissersleven verder. Vandaag strandt Pier, morgen heeft Jan af te rekenen met zware stormen en nog anderen hebben last met de Yslandse of Engelse overheid omdat ze in territoriale wateren gevist hebben.

Moest men van het vak niet zijn en wekelijks van al deze feiten een verhaal schrijven, dan zou men elke week een roman kunnen openbaar maken over het vissersleven en zijn belevenswaardigheden.

Ja, het visje wordt duur betaald, maar velen begrijpen het niet.

### ROUWBERICHTEN

De heer E. LOGGHE houdt er aan langs deze weg allen te bedanken voor hun tegenwoordigheid en de blijken van sympathie betoond bij het afsterven van zijn echtgenote.

4909V

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

PIERRE-LAURENT  
VERBIEST

in leven handelaar  
in de ouderdom van 71 jaar.

Echtgenoot van Mevrouw  
Louisa WILLAERT.

De burgerlijke begrafenis gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op het kerkhof van de Nieuwpoortsteenweg, heeft plaats gehad op woensdag 29 februari.

Vrienden en kennissen die bij vergetelheid of gemis aan juist adres geen rouwbericht ontvangen hebben, gelieven dit als zodanig te willen aanzien en de familie te verontschuldigen.

De familie bedankt langs deze weg vrienden en kennissen voor de talrijke blijken van deelneming.

Cirkestraat 13, Oostende.  
Scheidestraat 17, Antwerpen.  
C. Vandergunst en Zoon,  
Aannemers Begraf., Torhout-  
stwg 265-267. Telefoon 71551.

4905V

## In en rond de vissershaven van Nieuwpoort

De dichtgevroren havengeul van Nieuwpoort bezorgde tal van miseries aan onze vissers. De gemeerde vaartuigen eisten een voordurende waakzaamheid van de bemanning. Het opeengehoopte drijfijls diende dagelijks vrijgemaakt te worden rond de vaartuigen daar tal van schepen reeds grote schade opliepen bij afgaande tij. Vaartuigen die gedeeltelijk vastgevroren waren, bleven op grote ijschotsen hangen om naderhand bij laagwater plots naar beneden te storten. Ook bij opgaande tij bleek het soms onmogelijk de vaartuigen los te krijgen die dreigden onder te lopen. Anderen dreigden verpletterd te worden tussen de kaai- muur en de opeengestapelde ijschotsen, die bleven steken rond de gemeerde vaartuigen. Dhr Vanloo, waterschout te Nieuwpoort, heeft herhaalde malen gepoogd de dikke ijschotsen te breken door middel van de loodsboot die veel te broos blijkt te zijn voor zulke zware karweien. Beroep werd ge-

daan op de loodsdiensten van Oostende die er onlangs in slaagden de havengeul vrij te maken — doch het aanhoudend vriesweder werd oorzaak dat amper 12 uur later alles verloren moete bleek. Een geregelde doorvaart van een ijsbreker zoals «De Zeehond» was ten zeerste gewenst om onze vissers in de gelegenheid te stellen de haven in of uit te varen. Een drietal schepen, die dinsdag vertrokken waren, geraakten woensdag niet tot aan de vismijn. Deze vaartuigen waren verplicht te gaan meren ter hoogte van de yachthaven, daar hun vangsten te lossen en ze naar de vismijn te laten vervoeren.

De N.707 van schipper Julien Vandenebelee liep schade op. Een tweetal plaats van de romp werden letterlijk ingedrukt door dikke ijsbrokken waardoor het vaartuig water maakte. Dank zij het snel ingrijpen van de schipper, kon het ergste vermeden worden.

## Merkwaardige uitbreiding van de Russische vloot

Naar aanleiding van het arrest dat enkele Sovjetschepen opliepen ter gelegenheid van het vissen in de Noorse wateren, is men tot de vaststelling gekomen, dat ook de vloot van achter het ijzeren gordijn een belangrijke uitbreiding heeft genomen. Niettegenstaande het visserijbedrijf na de laatste oorlog in de Oost-Europese landen een belangwekkende achteruitgang heeft gekend, is deze uitbreiding merkwaardig te noemen. Deze heropbouw vergde een degelijke voorbereidingsprogramma; deze was zo groots opgevat, dat de U.S.S.R. zijn schreden moest richten naar haar satellietlanden, ten einde een vooropgesteld ontwerp in een korte tijdspanne te zien verwezenlijken. Zo werd Polen en zelfs Oost-Duitsland de voornaamste produceerder van de eenheden bestemd voor de koopvaardij en visserij.

De basissterkte van de Russische visserij werd gevestigd door het sluiten van een verbond onder haar voornaamste produceerders; zodoende bereikte deze organisatie een onweerlegbaar uitbreidingsvermogen. Gedurende deze wederopbouwperiode werden verschillende schepen voornamelijk treilers aan de schaarse bezette vloot toegevoegd, zodat reeds aan een bepaalde exploitatie kon gedacht worden.

De techniek bestond er in benevens de grootste specimen een aantal kleinere eenheden aan deze eersten toe te voegen, zodoende de zelfde werkwijze toe te passen als bij de walvisvangst.

Aldus werden de kleinere vlooteenheden als transportschepen gebruikt. Benevens een vlottende stapelplaats kreeg men het fabriekschip die als werkgebied, de verwerking omvatten van de verschillende vissoorten. Nochtans vervulde de mischienen nietige transportschepen een niet te onderschatten rol. Want dezen werden niet alleen als visaanbrengers gebruikt, maar verzekerden

tevens een konstante verbinding met het vasteland. Alle proviand, zowel brandstof als menselijk voedsel werd door hun bemiddeling naar de respektievelijke basissen vervoerd.

Dergelijke manier van werken bracht met zich mee dat de produktie voortdurend kon doorgevoerd worden.

Door zulkdanige werkwijze toe te passen kon de Russische vloot haar vangstterrein uibreiden tot in de Atlantische Oceaan.

Niettegenstaande deze gunstige resultaten, leed de vloot ook onder de overbevisning van de laatste ja-

### IS DE IJZER AL DAN NIET GESCHIKT VOOR OCEAANVAART ?

De staatscargó «De IJzer» is waarschijnlijk het schip dat minst heeft gevaren en waarover meest gesproken en geschreven wordt. Zoals men weet werd dit schip onder de C.V.P.-regering gebouwd, zozegd om vrachten te vervoeren tussen Oostende en Dover. Maar onlangs is uitgelekt dat het in feite een bibberschip was, waarvan men tot de bouw besloot tijdens de Korea-oorlog en die zou moeten dienen voor het overbrengen van Belgisch goud en Belgische hooggeplaatste personen naar veiliger oorden, in geval van bezetting van ons land. Toen bleek dat er geen bezettingsgevaar meer was, heeft men een andere bestemming aan het schip, dat toen juist was gebouwd, gegeven, nl. vrachtvervoer, maar na één reisje naar Dover werd dit ook stilgelegd en nu ligt het mooie schip in de haven van Oostende.

Verskillende bladen hebben er onlangs op gewezen dat ons land

over geen schip beschikt om een meteorologische dienst op zee in te richten, waartoe het volgens internationale overeenkomsten is verplicht. Men laat die dienst nu verzekeren door een Nederlands schip en dit kost een aardig centje. Men deed dan ook het voorstel de «IJzer» als weerkundig schip in te zetten. Mits enkele verbouwingen zou dit gemakkelijk mogelijk zijn, het dure schip zou zijn nut hebben, ons land zou niet meer al dat geld aan Nederland moeten geven voor het uitzenden van hun weerkundig schip, en er zouden weer enkele mensen werk vinden in onze door werkloosheid geteisterde streken.

De Minister van Verkeer, dhr Ansele is van oordeel dat de «IJzer» niet als weerkundig schip kan gebruikt worden omdat het niet geschikt is voor een vaart op de Atlantische Oceaan, daar het alleen gebouwd werd voor de deining in de Noordzee. Het schip heeft verder te weinig tonnemaat wat voor gevolg heeft dat de bemanning over te weinig comfort zou beschikken en er geen liefhebbers zouden gevonden worden om de dienst aan boord te verzekeren.

De bewering dat de «IJzer» alleen voor de Noordzee geschikt is, kan zeker moeilijk aangenomen worden. Het aanvankelijke doel van het schip was van het naar Kongo te laten varen, en daartoe moet men andere zeeën dan de Noordzee bevaren. Daarbij heeft het schip slechts éénmaal naar Dover gevaren en men zou een andere proefvaart moeten doen om te weten of het schip voor de Atlantische Oceaan geschikt is. Overigens kan men aanhalen dat de mailboot «Prins Philippe» die toch ook maar voor de Noordzee is gebouwd, tijdens de oorlog als hulpkruiser werd gebruikt in de Atlantische Oceaan en de Noordelijke IJzsee. Waarom zou men dit met de «IJzer» niet kunnen ?

Minister Ansele beweert eveneens dat het schip te klein is om als weerkundig schip dienst te doen daar hij slechts 900 ton meet. Dit schijnt evenmin met de waarheid overeen te stemmen, want het schip heeft een laadvermogen van 900 ton, heeft een waterverplaatsing van 1200 ton en 4,10 m. diepgang. De Britse weerkorvetten hebben enkel 1000 ton waterverplaatsing en amper 3 meter diepgang.

Technisch schijnt de «IJzer» dus wel geschikt te zijn om op de Atlantische Oceaan de dienst van weerkundig schip waar te nemen. Men vraagt zich dan ook af waarom de bevoegde overheid deze logische beslissingen niet neemt. Nu moet men jaarlijks belangrijke sommen uitgeven om deze dienst door een ander land te laten doen, terwijl te Oostende de «IJzer» ongebruikt ligt... en eens te meer miljoenen verspild werden door ambtenaarsgrillen te Brussel !

## De ijsgang in de haven van Zeebrugge

Het harde winterweder berokkende veel last in de haven van Zeebrugge. Miljoenen ijschotsen kwamen afgedreven uit de Scheldemonding en bedekten de haven en de zee met een witte ijskorst.

Ondanks de zware ijsgang bleef de scheepvaart te Zeebrugge steeds mogelijk, al waren soms grote moeilijkheden te overwinnen vooral met de garnaal- en vissersboten.

Het zeekanaal Brugge Zeebrugge werd opgehouden daar steeds een sleepboot op en af vaarde.

De Ferry-Boat kon normaal blijven doorwerken en telkens werd door deze grote schepen een vaargeul vrijgemaakt, waardoor dan de vissersboten de vissershaven konden in- en uitvaren.

Toch zou de ijsgang geen einde nemen, zonder dat twee boten zouden vastlopen. Maandagvoormiddag liep de Z.323 «St Idesbaldus ter Zee» toebehorende aan De Duytsche Alf.

Hun operaties kregen dan ook vaster vorm in het gebied van Groenland, waar dergelijke kwaal niet in zo'n opvallende staat verkeerde.

We kunnen ons echter niet ontdoen van de mening dat dergelijke snelle uitbreiding met dergelijke prachtige produktie gepaard is gegaan. Hierin vinden we dan ook het treffend bewijs van hun drang naar ekspansiemogelijkheden.

Zal in de toekomst ook ons land de visserij in die zin hoeven te beoefenen ?

Misschien wordt het de enige economische mogelijkheid.

vast alsook de 0.263 «Lucette».

Beide boten vaarden uit ter garnaalvangst doch werden door de opeengehoopte ijsmassa naast de vaargeul geworpen. De Z.323 kwam terecht op de bank ten noorden van de havendam terwijl de 0.263 terecht kwam ten oosten van de havengeul. De Z.323 kon op eigen kracht weer vlot komen tegen de avond. De 0.263 moest echter het hoog water afwachten en kon rond middernacht op eigen kracht de haven van Zeebrugge binnenlopen. De loodsboot van Zeebrugge vaarde tijdens de ijsgang ook niet meer uit. De loodsen stapten aan boord van de sleepboot om zo de te binnenloodsen zeeschepen te bereiken. De terminus van Ferry-Boat installaties diende 's nachts regelmatig opgehouden te worden door de sleepboot «Graaf Visard» Met de dooi echter was alles vlug normaal en vele vissersboten kozen dan ook het ruime sop.

# Oostende

## Marktoverzicht

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

xxx

Meer dan het dubbele van de vorige week werd deze week op de markt gebracht. Het meest opvallende van deze marktweek is zeker wel de grote vangsten kabeljauw die echter spotgoedkoop worden verkocht, dit zowel wat betreft witte als IJslanse kabeljauw. De andere vissoorten waren eveneens zeer goedkoop. Zelfs tongen, die nochtans zeer weinig werden aangevoerd, bleven onder het peil van vorige week. De nu vrije invoer uit Nederland is hier voor 't grootste deel de oorzaak van. De meeste opbrengsten waren echter nog lonend, uit oorzaak van de werkelijk grote vangsten en geenszins door de goede prijzen. De vaartuigen die dan ook minder omvangrijke vangsten aanvoerden, zullen zeker niet al te optimistisch over de vastenperiode denken.

De haringvloot is ondertussen weer uitgevaaren zodat toekomende week de meeste van deze schepen mogen verwacht worden, waardoor dus weerom grote aanvoer en lage

prijzen.

In totaal werd deze week aangebracht : 27.550 bennen vis en 30.700 kgr tong uit 68 vangsten verdeeld als volgt :

9 IJslanders met omvangrijke vangsten en vooral op de sluitingsmarkt mooie kwaliteit uit korte reizen (12 d.) voeren 15.780 bennen vis aan die echter zeer goedkoop is. Dus een 3 maal grotere aanvoer dan vorige week van deze visgrond.

Eveneens 9 schepen van de Moray Firth met ook weer grote vangsten, waarvan het grootste deel uit kabeljauw bestaat, kabeljauw die niet veel duurder is dan de IJslanse. In totaal 4550 bennen. Uitstekende kwaliteit uit doorgaans korte reizen.

Een vaartuig minder van het Kanaal en toch meer vis dan verleden week. Ook van deze visgrond wordt veel kabeljauw aangebracht. Samen 4660 bennen vis en 4200 kgr tongsortering.

12 Witte Bankers met kleine vangsten. Meest tongen op de woensdagmarkt. Samen 557 bennen vis en 16.060 kgr tong. Meestal onbevredigende opbrengsten.

3 schepen van de Kreeftenput met 160 bennen vis en 3500 kgr tong.

3 vaartuigen van de Oost met 310 bennen vis en 2700 kgr tong en tenslotte 17 schepen van de West met 1530 bennen vis en 4200 kgr tong.

Over het algemeen dus veel vis, te veel kabeljauw, lage prijzen en uitnemende kwaliteit. Niet alle opbrengsten zijn lonend.

## Zaterdag 25 februari :

WITTE BANK  
Z.554 9 52 1157 62 215  
Een Witte Banker met weinig omvangrijke vangst. Tongprijzen zijn lager dan de vorige marktweek. Goede verzorgde vis.

## Maandag 27 februari :

IJSLAND  
O.316 17 2550 — 607 120  
O.217 18 1150 — 293 926  
O.298 17 2900 — 744 541  
O.286 18 1200 — 384 310

MORAY FIRTH  
O.237 16 750 — 257 930  
O.239 13 650 — 224 600  
O.236 9 520 — 148 560  
O.108 9 500 — 141 590  
O.285 10 400 — 167 540

KANAAL  
Z.226 15 450 100 202 285  
O.278 15 375 500 161 480  
O.277 10 250 — 101 090  
O.312 13 300 — 127 440  
O.235 15 400 400 168 440  
O.131 15 120 600 88 240  
O.136 15 90 600 83 380

WITTE BANK  
O.227 16 60 2000 152 640  
O.173 11 50 1200 86 950

OOST  
Z.504 9 150 900 64 620

WEST  
N.761 4 150 — 48 670  
N.820 7 90 200 49 860  
B.603 7 130 200 58 690  
Z.93 8 60 600 65 430  
O.152 8 120 300 52 540  
O.327 7 120 300 28 790  
O.77 3 30 — 19 020  
N.211 5 90 300 71 580  
O.184 9 125 700 79 420

Nog meer vis op de markt dan

de eerste week van de Vasten. De aanvoer is zeer keusrijk en alle soorten zijn voldoende aanwezig, met uitzondering van tong die weer zeer schaars op de markt is. Veel kabeljauw. De meeste vis is van goede kwaliteit. Op het laatste van de markt prijsinzinking voor tong. Ook de andere soorten zijn goedkoop, vooral kabeljauw. Toch doorgaans grote aanvoeren per schip.

## Dinsdag 28 februari :

IJSLAND  
O.293 18 2500 — 628 970  
O.85 17 1280 — 233 878  
O.88 18 1400 — 338 571

MORAY FIRTH  
Z.405 13 250 — 71 400  
O.292 16 270 — 88 890  
O.224 12 660 — 168 580  
O.231 13 550 — 174 130

KANAAL  
O.329 10 450 300 137 620  
O.175 13 275 — 98 240  
O.87 11 300 — 133 690  
Z.421 15 350 200 136 440

WITTE BANK  
Z.472 11 30 1000 60 330  
O.268 12 60 2000 109 670  
Z.542 11 60 1500 83 210

KREEFTENPUT  
Z.419 8 60 1000 34 500  
Z.540 14 50 1500 91 000

WEST  
O.15 3 80 300 43 360  
Z.476 10 200 500 78 199  
O.147 5 120 700 61 430

Minder vis dan gisteren, alhoewel nog meer dan genoeg. Vooral voor kabeljauw is de vraag kleiner dan het aanbod, zodat deze vis zeer goedkoop wordt afgezet, zowel IJslanse als witte. Tongen zijn gezakt bij gisteren, ook kabeljauw en bijna alle andere soorten zijn goedkoper. Enkele besommingen zijn niet lonend.

## Woensdag 29 februari :

IJSLAND  
O.89 13 1100 — 247 802  
O.335 12 1700 — 538 655

KANAAL  
O.300 13 450 500 129 220  
O.345 12 250 500 78 095  
O.262 10 400 — 120 210  
O.183 14 200 500 85 130

WITTE BANK  
Z.510 12 35 1200 59 570  
Z.471 11 35 1200 50 990  
Z.171 13 35 1000 71 980  
Z.444 11 40 1800 73 650  
Z.528 14 40 800 47 180  
Z.511 12 60 1200 67 350

OOST  
Z.199 11 60 1000 65 300  
O.257 10 100 800 75 259

WEST  
O.33 4 35 — 25 770  
N.7 7 60 — 27 570  
N.806 4 40 — 16 280  
O.267 1 30 — 15 810  
O.346 7 50 100 30 110

KREEFTENPUT

Z.403 11 50 1000 55 100

Iets meer dan de helft van de aanvoer van gisteren. Werkelijk prachtige vangsten vooral kabeljauw is uitmuntend van kwaliteit. Ze wordt echter omzeggens weggegeven. Ook voor de andere soorten zijn de prijzen zeer laag. Alle IJslanse vis is spotgoedkoop.

## Verwachtingen

MAANDAG 5 MAART :  
IJsland : O.86 ; O.324 ; O.395 (3600 b.).

Moray Firth : O.250 ; O.118 ; O.305 ; Z.425 ; Z.459.

Kanaal : O.256 ; O.279 ; O.82 ; O.109 ; O.140 ; O.214 ; O.135 ; O.187 ; O.289 ; O.165 ; O.131 ; O.200 ; O.66 ; O.120 ; O.198 ; Z.529 ; Z.291 ; Z.330.

Witte Bank : O.247 ; O.282 ; O.218 ; O.112 ; Z.546 ; Z.537 ; Z.547 ; Z.514 ; Z.539 ; Z.549 ; Z.422.

West : O.276 ; O.128.  
(Zie vervolg blz. 7, 1e kol.)

	25-2-1956	27-2-1956	28-2-1956	29-2-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	30,10-34,20	30,—32,40	30,30-36,40	26,40-36,60
3/4 tongen — Sole 3/4	39,80	36,30-46,—	33,—39,20	27,20-31,40
Bloktongen — Sole moyenne	45,40-46,60	39,30-51,20	37,80-45,40	29,20-35,—
Voor-kleine — Petite	27,40-29,40	41,—52,—	40,—47,60	32,40-37,—
Kleine tongen — Toute petite	36,40	21,50-42,80	30,50-34,—	24,80-28,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	42,30	37,—41,—	31,50-40,—	35,—37,—
Middel — Moyenne		29,—36,—	29,—34,—	25,50-34,—
Kleine — Petite		22,—	19,—20,20	16,—22,—
Griet — Barbue				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Schol — Plie	3,40	2,80-5,—	2,60-3,80	2,—3,—
Grote iek — Grosse	6,60	6,—10,20	5,80-10,—	5,—5,80
Kleine iek — Petite	9,60	9,—14,—	9,—14,—	8,40-10,80
Iek 3e slag — 3e sorte	9,40	8,—14,60	9,60-14,50	7,40-10,—
Platjes — Toute petite	3,—	4,40-12,—	6,—7,80	4,60-6,60
Schelvis, grote — Aiglefin, gros				
Middel — Moyen		6,—		4,80
Kleine — Petit		11,—11,20		4,80
Heek, grote — Merlu, gros				
Middel — Moyen				
Kleine — Petit				
Rog — Raie		2,60-9,40	5,—10,—	4,40-13,60
Rode poon — Perlon		7,50-18,—		
Grauwe poon — Grondin		4,—6,70	8,20	
Kabeljauw — Cabillaud		5,40-9,40	4,60-8,20	4,60-6,—
Gullen — Petit cabillaud		4,—6,40	3,40-5,20	4,40-5,40
Hozemondhamme — Baudroie		21,—25,—	20,—23,60	16,—22,—
Wijting — Merlan	8,60	5,40-11,60	6,40-11,—	3,60-7,—
Schar — Limande	5,—			6,—7,—
Steenhol — Sole limande		6,70-13,20	7,60-13,40	6,20-15,10
Zeehaai — Aiguillat		10,—		
Hondshaai — Roussette		8,—10,—	9,10-9,70	8,20-9,50
Arend (Pieterman) — Gr. vive		40,—		
Makreel — Maquereau				
Horsmakreel — Saurel				
Engelse poon — Grondin rouge		9,70-15,—	15,—20,—	17,60
Keilrog — Raie radiée		6,80-19,—	7,20-17,80	8,—15,—
Zeekreeft — Langoustine				
Schaat — Flotte		4,50-12,—	4,20-13,—	7,—15,—
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.				
Lom — Brosme				
Kongeraal — Congre		4,—	5,50	4,20-8,60
Leng — Lingue				
Schartong — Cardine		5,50	6,40	6,50-7,—
Volle haring — Hareng				
IJle haring — Hareng gual				
Haringshaai — Latour				
Steenhol — Tacaud		2,—5,40	4,—4,60	2,60-3,20
Heilbot — Flétan				
Koolvis — Colin		4,40-5,40	4,—5,40	7,—
Steur — Esturgeon				
Zeewolf — Loup de Mer				
Pollak — Lieu jaune		4,60	6,—	5,80
Zonnevis — St Pierre				
Hondstong — Plie cynoglosse				



**NIEUWPOORT**

Grote tong — Grosse sole	29-2
Bloktong — Sole moyenne	26-27
Fruittong — Sole 3/4	39
Schone kleine tong — Petite sole	43-44
Kleine tong — Toute petite sole	48
Grote tarbot — Gros turbot	43-45
Middelm. tarbot — Turbot moyen	+2
Varia — Divers	—
Griet — Barbue	29-30
Pieterman — Grande vive	23-29
Grote pladijs — Grosse plie	—
Middelm. pladijs — Plie moyenne	2-8
Kleine pladijs — Petite plie	11-12
Deelvis — Portion	3-10
Kabeljauw — Cabillaud	—
Gul — Petit cabillaud	6-8
Keilrog — Raie radiée	—
Rog — Raie	7
Tilten	5-6
Scherpstaarten	4-6
Halve man	—
Grote wijting — Gros merlan	12-13
Kleine wijting — Petit merlan	8-9
Bot — Flet	—
Schar — Limande	—
Zeehaai — Aiguillat	6-7
Zeehond — Chien de mer	5-6
Robaard — Grondin rouge	—
Knorhaan — Grondin	—

**ZEEBRUGGE**

27-2	28-2	29-2
30-33	31-33	30-31
40-42	33-37	33-34
45-46	33-40	33-35
49-50	43-44	36-38
50-51	44-45	36-38
34-35	58-39	30-32
26-27	29-30	26-27
28-29	20-24	20-21
27-28	26-27	22-23
36-38	37-39	35
6-8	2-4	2
10-11	7-8	5-7
17-18	14-15	10-12
13-14	12-13	9-10
10-12	18-20	10-18
6-7	10-11	10-11
13-14	—	16-17
7-8	9-10	9-10
6-8	5-6	6-7
5-6	6-7	7-8
4-3	4	6
13-14	13-14	5-6
3-4	—	2-3
7-8	—	7-8
7-8	—	6-7
6-7	—	5-6
4	—	4



FIRMA

**R. Huysseune**

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 840.06  
Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse  
gepelde garnalen

Thuisbestelling

in de grote centra

Verzending

in gans 't land

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
25-2	1	3.757	62.315			
27-2	28	697.900	4.671.682			
28-2	19	456.250	2.847.808			
29-2	20	250.100	1.681.131			
Tot.	68	1.408.007	9.262.936			

**GENT**

VAN 18 TOT 24 FEBRUARI 1956

Tongen grote, 3/4 in Kgr. 70-75 ; Tongen v/kleine 60-65 ; Tarbot grote 70 ; Tarbot kleine 38 ; Grote iek 30-34 ; Iek 3de slag 26 ; Schelvis midd. 40-50 ; Rog 19-24 ; gekuist 44-49 ; Kabeljauw 24-30-50 ; Gullen 19-24 ; Wijting 18-20 ; Makreel 24-25 ; IJle haring 16-17 ; Koolvis 22-24

**BRUSSEL**

VAN 18 TOT 24 FEBRUARI 1956

Tongen grote, 3/4 in Kgr. 82185 ; Tongen v/kleine 79-85 ; Tarbot 72-80 ; Tarbot midd. 60 ; Tarbot kleine 50-48 ; Griet midd. 50-60 ; Kleine iek 30-38 ; Schelvis midd. 42-50-60 ; Rog vlerken 60-70 ; Kabeljauw 36-40-50-60 ; Hozemondhamme 60-70 ; Wijting 24-25 ; Makreel 28-30 ; IJle haring 18-20 ; Koolvis 30 ; Verse garnalen 60-70-80

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

TOTAAL FEBRUARI 1956	36	5.156	90.407	7,—	50,—	17,53
----------------------	----	-------	--------	-----	------	-------

**GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE**

25-2	3	1.045	63.279	55,—	63,—	60,55
27-2	7	2.957	132.410	39,—	63,—	44,77
28-2	38	15.193	700.265	36,—	51,—	40,09
27-2	7	4.196	199.122	41,—	50,—	47,45

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

29-2	1	1.619	18.286			
------	---	-------	--------	--	--	--

**IJSLANDSE VISSOORTEN**

	27-2-1953	28-2-1956	29-2-1956
Schelvis groot	4,20- 9,40	4,40- 8,20	5,80- 7,80
Midd.	4,— 6,40	3,80- 4,40	5,40- 7,40
Klein	4,60- 7,40	4,60- 6,80	6,80- 9,—
Kabeljauw	5,— 7,40	4,60- 6,—	3,80- 4,40
Gullen	3,60- 5,40	3,80- 5,20	4,—
Wijting	4,— 7,—	3,20- 5,40	3,80- 4,20
Schaat	4,20-14,20	—	—
Zeebaars	3,40-10,80	3,40- 8,80	9,—10,—
Leng	4,80-10,60	4,20- 5,—	4,— 5,—
Schartong	4,20- 6,40	3,60	—
Heilbot	18,—39,—	18,—42,50	15,—17,—
Koolvis	4,20- 6,—	4,80- 5,20	4,60
Hondstong	2,60-11,20	4,— 9,40	3,80- 4,—
Zeewolf	5,20- 6,20	2,80- 5,60	4,40
Platen	4,60- 5,20	4,20- 6,80	3,60- 4,20

**DE BELGISCH NEDERLANDSE  
VISSERIJALMANAK 1956**

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

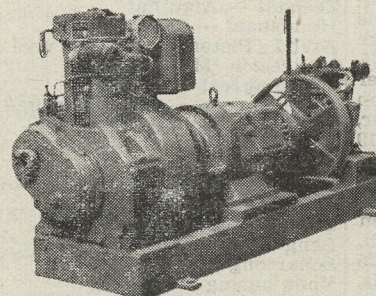
Vermeldt op Uw strook : «Visserijalmanak».

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.

**Kromhout - Samofa**



De luchtgekoelde Kromhout-Samofa motoren van 3 tot 8 pk zijn uiterst geschikt voor het aandrijven van dynamo's, compressors, pompen, laadlienen, enz...

**N.V. MARINE MOTORS**

Verbindingsdok, ANTWERPEN, Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

# VISHANDEL EN NIJVERHEID

## BELGISCH-KONGO

### Handel in gedroogde en gezouten vis

In «Handelsvoorlichting» nr 231 dd. 30.11.54 werd door de B.D.B.H. medegedeeld dat het, krachtens besluit nr. 74/341 dd. van 19.10.54, verboden is gedroogde en gezouten vis, die afwijkt van onderstaande kenmerken, te verkopen, uit te stallen met het oog op de verkoop, te bezitten en te vervoeren voor de verkoop in Belgisch-Kongo :

— vochtigheidsgehalte : maximum 30 % ;

— Gehalte aan vluchtige basische stikstof : maximum mgr 125 %

Een besluit nr. 74/9 van 13.1.56 bepaalt dat het gehalte aan vochtigheid en aan vluchtige basische stikstof niet in aanmerking wordt genomen voor de schatting van de kwaliteit der kraakbeenvissen (haaien en roggen). Dit besluit verscheen in het Bestuursblad van Belgisch-Kongo Nr. 3 dd. 21.1.56.

## F.A.O. VISSERIJ-STATISTIEKEN

Vanwege de F.A.O. werd zopas het tweede deel uitgegeven van het Jaarboek van visserijstatistieken 1952-1953 : Internationale Handel.

Dit lijvig boekdeel vult het eerste deel aan : Visserijstatistiek, welke verscheen in het voorjaar van 1955.

Het bevat invoer- en uitvoerstatistieken van alle mogelijke vis- en visserijprodukten van 110 landen, verdeeld.

De produkten zijn op talrijke wijze onderverdeeld, zodat ze een klaar overzicht geven over de internationale handel in vis in de verschillende landen van de wereld.

Wanneer we echter de statistieken van een land afzonderlijk beschouwen, schijnen ze onvolledig. Dit is echter te wijten aan de moeilijkheid om alles te detailleren, wat praktisch onmogelijk is, hoewel de detaillering reeds nu zeer sterk is doorgedreven.

We krijgen toch een zeer nauwkeurig beeld van de visverhandelingen over de wereld ; ingedeeld per land en per werelddeel als volgt :

Verse vis, afgekoeld of bevroren. Gedroogde, gezouten of geroookte vis.

Schaal- en schelpdieren, vers, bevroren, gedroogd, gezouten, enz. Vis in luchtdichte verpakking. Schaal- en schelpdieren in luchtdichte verpakking.

Bereidingen van vis, schaal- en schelpdieren.

Vetten en oliën van zeedieren : ruw of geraffineerd.

Vetten en oliën van zeedieren : klaargemaakt.

Vismeel, vetten, enz.

Verscheidene eetbare zeedieren. Verscheidene niet-eetbare zeedieren.

Verscheidene zeeplanten. Bovendien worden de vissen nog eens ingedeeld in soorten.

Alle statistieken lopen over de jaren 1949-1953.

Een prachtig werk voor ekonomen.

## PROPAGANDA-VOORDRACHTEN

De onvermoeibare heer Terreynd houdt op hiernavolgende data zijn vispropagandavoordrachten :

5 maart : Gemeenteschool Ledeburg ;

12 maart : School op Meulestede Gent ;

19 maart : Publieke voordracht St Amandsberg ;

26 maart : Gemeenteschool St. Amandsberg

In de lopende maand zullen nog een paar lessen en voordrachten gegeven worden in een kring van het K.A.V.

## JAARLIJKS KONGRES VAN DE VISHANDEL TE KIEL

Het jaarlijks kongres van vishandelsbedrijf grijpt de eerste maal van 17 tot 19 juni te Kiel plaats.

Er wordt tevens een grote vaktentoonstelling ingericht, waarop alle takken van de vishandel zullen vertegenwoordigd zijn.

Tijdens het kongres zullen alle vraagstukken besproken worden in verband met de vishandel, o.a. een vestingswet, de minimumprijzen, de belastingshervorming, en het vraagstuk van de diepkoeling.

Tevens zal het de deelnemers mogelijk zijn een uitgebreid bezoek te brengen aan de visserijhaven en de visindustrie.

## VISAANVOER TE KIEL

De aanvoer van vis in de vismijn te Kiel was in de twee laatste weken sterk verminderd tengevolge van de toenemende ijsgang.

Zowel de aanvoer van haring, als van sprot en schelvis kon de behoeften niet dekken. Aldus werden zeer hoge prijzen geboekt.

Gedurende de laatste dagen werd begonnen met de zg. ijsvisserij, welke slechts kan bedreven worden, wanneer er zich een vaste ijslaag gevormd heeft, die het gewicht van een wagen kan dragen. Er wordt alsdan met treknetten onder het ijs gewerkt. Alhoewel aldus grote hoeveelheden vis gevangen wordt, is de vangst van fijne vis op deze wijze onbeduidend.

## DE ZWITSERSE KONSERVENMARKT

In Zwitserland wordt de viskonserveninvoer door verscheidene landen verzorgd. Het totaal voor 1954 beliep 57.638 kwintolen (50 kg.), onderverdeeld als volgt : Portugal 13.443 kw. ; Peru 11.313 kw. ; Spanje 9.035 ; Japan 7.652 kw. ; Frankrijk 3.360 kw. ; Denemarken 1.235 kw. en verscheidene andere landen samen 11.600 kw.

Volgens waarde der invoer neemt Spanje de eerste plaats in vóór Portugal, Peru, Japan en Frankrijk. Japan en Peru voeren voornamelijk tonijnkonserven in aan prijzen die merkelijk lager zijn dan die der Europese produkten.

## Waar zijn er Viswinkels of geen ?

### Provincie LUIK

De provincie Luik telt 82 gemeenten met een totale bevolking van 635.260 inwoners die over detailwinkels beschikken voor de verkoop van verse zeevis. Vele dezer winkels zijn gehouden door detail-lanten die de vis verkopen als bijprodukt.

In 112 gemeenten, tellende 179.218 inwoners is de visdistributie in handen van de leurhandel, het merendeel dezer gemeenten wordt slechts in de winter bezocht.

In 177 gemeenten met een totale bevolking van 145.180 inwoners is het verbruik van verse vis onbekend.

In 48 gemeenten tellende 176.958 inwoners, is er mogelijkheid magazijnen te openen door de verkoop van verse vis en de andere zeevisserijprodukten.

### ARRONDISSEMENT HOEI

Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners

Abée	513
Aineffe	200
Antheit	3.333
Bas-Oha	1.312
Ben-Ahin	2.549
Chapon Seraing	430
Clermont	828
Ehein	293
Ellemelle	247
Ermonheid	139
Filot	369
Fize-Fontaine	570
Flône	331
Fraiture	423
Hermalle sur Huy	1.575
Héron	200
Huccorgne	804
Jehay-Podegnée	1.148
Lamontzée Lavoir	325
Les Avins	619
Linchet	70
Lorcé	360
Modave	540
Neuville-en-Condroz	675
Neuville-sur-Huy	100
Ocquier	701
Ombret-Rawsa	930
Outrelouxhe	930
Ramelot	239
St Séverin	601
Soheit-Tinlot	489
Strée	875
Terwagne	363
Tihange	2.026
Vierset-Barse	1.700
Vieuxville	237
Vieux-Waleffe	250
Villers-aux-Tours	438
Villers le Temple	878
Vinalmont	1.048
Vissoul	176
Waret-l'Eveque	736
Warnant-Dreye	1.041
Warzee	451
Xhoris	866
Yernée-Fraineux	339

Gemeenten waar het mogelijk is een viswinkel te openen — Aantal inwoners.

Antheit	3.333
Ben-Ahin	2.549
Comblain-Fairon	1.200
Hermalle-sur-Huy	1.575
Landenne	1.888
Marchin	4.600
Moha	1.750
Seilles	4.171
Verlaine	1.550
Wanze	1.799

### ARRONDISSEMENT LUIK

Alleur	3.600
Anthisnes	1.500
Argenteau	865

Awirs	2.390
Barchon	485
Beaufays	1.130
Bellaire	1.560
Bierset	1.000
Bombaye	462
Boncelles	2.000
Cerexhe-Heuseux	910
Dalhem	951
Dolembreux	500
Evegnée (Tignée)	400
Feneur	192
Fexhe-Slins	905
Fooz	438
Fraipont	1.500
Gleixhe	250
Glons	1.915
Gomzé-Andemont	400
Hermalle-s-Argenteau	2.003
Heure-le-Romain	1.408
Hognoul	521
Lantin	330
Liers	1.090
Lixhe	1.250
Louveigné	2.025
Magnée	550
Melen	1.771
Micheroux	1.167
Mortier	701
Paifve	312
Plainevaux	958
Ramet	3.671
Roloux	370
St André	434
Saive	1.800
Sougné-Remouchamps	2.300
Sprimont	4.006
Velroux	595
Villers St Siméon	360
Voroux-Goreux	873
Voroux lez Liers	513
Whogne	421
Xhendremael	1.024

Gemeenten waar het mogelijk is een viswinkel te openen — Aantal inwoners.

Alleur	3.600
Awans	2.161
Awirs	2.390
Aywaille	3.411
Beyne-Heusay	6.076
Cheratte	4.731
Engis	3.490
Esneux	5.009
Flémalle-Grande	6.079
Fléron	3.791
Forêt	4.863
Glain	3.736
Hermalle s. Argenteau	2.033
Horion-Hozémont	3.450
Loncin	2.000
Ramet	3.671
Rocourt	3.000
St Nicolas	9.147
Soumagne	4.600
Tilleur	6.300
Trembleur	2.136
Vaux s. Chèvremont	4.600
Vivegnies	3.200
Vottem	6.150

(Vervolg blz. 9)

(Zie vervolg van blz. 10)

## ARRONDISSEMENT VERVIERS

Basse-Bodeux	400
Bellevaux-Ligneuville	1.050
Bevercé	1.814
Bilstein	850
Bolland	546
Bra	672
Chevron	744
Cornesse	1.950
Crombach	2.006
Elsenborn	1.664
Eynatten	1.122
Goé	900
Hauset	837
Hepenbach	1.975
Julémont	245
La Reid	1.352
Lontzen	2.298
Membach	953
Meyrode	1.272
Poleur	1.654
Rahier	400
Remersdaal	455
Sart	2.104
St Martens-Voeren	912
St Pieters-Voeren	345
Sippenaeken	299
Sairon	555
Stoumont	497
Thimister	2.049
Walhorn	1.150

Gemeenten waar het mogelijk is een viswinkel te openen — Aantal inwoners.

Andrimont	7.017
Aubel	3.097
Baelen	1.861
Cornesse	1.950
Ensival	6.000
Herve	3.806
Heusy	4.004
Lierneux	3.150
Neufchâteau	2.600
Pepinster	5.500
Petit-Rechain	2.330
Wegnez	3.030

TE KOOP : JAARGANG 1955 :  
DE BLAUWE WIMPEL. Zich  
venden : Noordzee Boekhandel,  
Vindtivelaan, 22, Costende.

4906V

ARRONDISSEMENT  
BORGWORM

Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners

Abolens	312
Acosse	220
Bettincourt	385
Bleret	353
Boelhe	276
Bovenistier	404
Cras-Avernas	701
Crehen	572
Donceel	307
Eliksem	297
Fallaix	1.041
Fexhe-le-Haut Clocher	884
Fize le Marchal	576
Freloux	65
Fremal	806
Geer	470
Grandville	534
Hodeigne	836
Laar	569
Lamine	534
Lantremange	543
Latinne	851
Lens St Romy	967
Lens St Servais	291
Lens sur Geer	368
Ligny	400
Mo	442
Neerhespen	435
Neerlanden	382
Neerwinden	896
Noville	368
Odeur	297
Omal	369
Overhespen	444
Overwinden	623
Pellaines	358
Petit-Hallet	330
Poucet	360
Pousset	650
Racour	1.087
Remicourt	1.240
Rumsdorp	240
Thys	427
Tourinne-la-Chaussée	205
Trognée	336
Viemme	670
Ville en Hesbaye	614
Walsbets	329
Walshoutem	1.330
Wange	268
Wancin	240
Wezeren	233
Gemeenten waar het mogelijk is een viswinkel te openen — Aantal inwoners.	
Hannut	2.604
St Georges sur Meuse	6.000

SPAANSE  
VISSERSVAARTUIGEN  
IN CHILI

In de loop van het jaar 1955 werden in Chili zeven treilers in de vaart gezet, afkomstig van Spaanse werven. Een ervan is sindsdien in een storm verloren gegaan; maar van de zes anderen die «in span» visten brachten er vier zo spektakulaire vangsten aan dat men het verkieslijker achtte de schepen individueel te laten vissen. Het laatste paar boekte niet zulk succes, dit echter door redenen verbonden aan de uitbating door de beherende rederij.

De Spanjaarden zijn in ieder geval zeer tevreden over de in Chili bekomen uitslagen met Spaanse schepen. De bemanning bestond uitsluitend uit Galliciërs (Spaanse provincie Galicea).

Volgens hen is dit de beste manier om in de vreemde propaganda te maken voor de Spaanse vloot.

DUITSE VISSERS TERUG  
NAAR GROENLAND

De grote Duitse treilers zijn in 1955 terug de weg naar de Groenlandse visgroonden ingeslagen. Zij vissen vooral op kabeljauw op de Westkust, d.w.z. de Fiskenis en de Fyllos banken.

Dit was het gevolg van een onderzoeksreis, nabij Groenland ondernomen, door het Duitse laboratoriumschip «Anton Dohrn» in september jl.

WIE VAN HET  
VISSERIJBEDRIJF  
OP DE HOOGTE  
WIL BLIJVEN,NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD

## De Visserijdag te Cuxhaven

## EEN VORBEELD VOOR DE BELGISCHE REDERS

Reeds nu werd het programma opgemaakt voor de vissersdag 1956, welke dit jaar plaats grijpt te Cuxhaven op 14 en 15 juli.

Dit programma is zeer uitgebreid. Vorig jaar werd door het Verbond der Belgische Zeevisserij een reis ingericht naar Bremerhaven.

Dit jaar zal na sportieve wedstrijden tussen de bemanningen, een ontvangst voorzien zijn met visschotels als gerecht en heeft de eerste avond het vissersbal plaats.

De tweede dag worden eerst en vooral eretekens verleend aan verdienstelijke vissers, waarna de eregasten de uitvarende schepen zullen begeleiden tot aan het vuurschip «Elbe I».

Aldaar komen de schepen van verschillende havens samen, waar een toespraak zal gehouden worden door een minister.

's Avonds is een groot vuurwerk voorzien, terwijl al de aanwezige schepen in de haven feestelijk zullen verlicht worden.

Gezien deze vissersdag gehouden wordt midden in het zomerseizoen wordt voorzien dat talrijke verlofgangers aan de feestelijkheden zullen deelnemen. Daarvan zal dankbaar gebruik gemaakt worden om een doeltreffende propaganda te voeren.

In reusachtige braadpannen zullen visschotels bereid worden. Er worden uitstappen ingericht in de haven en er worden redding demonstraties gegeven. Tevens is een prijskamp ingericht voor de beste étalages in het teken van de vis. Een speciale postzegel wordt uitgegeven, terwijl ook de radio zijn medewerking verleent.

Er wordt voorzien dat ongeveer 500 eregasten zullen tegenwoordig zijn, waaronder 200 vertegenwoordigers van pers, radio, film en televisie.

Vóór de aanvang van de feestelijkheden, zal een herdenking gehouden worden voor de vissers, gevallen als slachtoffers van hun beroep.

Voorwaar een puike propaganda voor het visverbruik. Bij ons in België is zulks niet het geval enerzijds door de onverschilligheid van de overheid voor ons bedrijf en anderzijds omdat enkele scheurmakers voor hun persoonlijk profijt er alle belang bij hebben de visserij verdeeld te houden.

OOSTZEE-SCHEPEN  
NAAR DE  
NOORDZEE

De vangplaatsen in de Noordzee worden thans eveneens bezocht door kotters uit de Oostzee, vooral in de Duitse Bocht, rond Helgoland. Zelfs zijn sommige vaartuigen afgekomen tot in het Kanaal.

BEVOORRADING  
VAN GASOLIE  
DOOR  
ZEESCHEPEN

De langdurige vorstperiode bracht de bevoorrading van mazout aan de vissersschepen in gevaar, gezien alle toevoer langs de kanalen door binnenlanders onmogelijk was. Aldus was men verplicht zijn toevlucht te nemen tot aanvoer over zee.

Op 23-2-56 kwam in de Oostendse vissershaven het Duitse tank-schip de MS Amalie-Essberger toe, in opdracht van de Sam. Venn. SCAP.

De MS Amalie behoort toe aan de rederij Essberger te Hamburg. Het schip werd gebouwd in 1953, heeft een deadweight van 575 T., een MAK motor van 2 x 200 pk. Er zijn elf man aan boord. Het schip kan ongeveer 520 T mazout laden.

De MS Amalie, komende van Vlissingen, werd ontladen op 5 uur tijds, en was reeds zaterdag 25-2-56 opnieuw te Oostende met een nieuwe lading mazout, geladen te Pernis-Rotterdam. Aldus was de bevoorrading van mazout aan de vissersvloot verzekerd.

Gewoonlijk onderhoudt de MS Amalie een regelmatige dienst tussen Duitsland en Zweden, waarbij methylalcohol vervoerd wordt, welke gebruik wordt in de plastic-industrie.

De Amalie vertrok dinsdag.

GROTE SCHOLEN  
HARING BIJ  
DUNMORE  
IERLAND

Evenals verleden jaar zijn bij de kleine Ierse haven Dunmore East grote scholen haring aan te treffen. Vorig jaar duurde daar het haringseizoen zes maanden inplaats van zes weken en er werd een rekordhoeveelheid haring binnengehaald. Men hoopt dat de scholen ook nu tot en met maart bij Dunmore zullen blijven. Door de Ierse vissers wordt goed geld verdiend, daar de Nederlandse schepen van hen de haring afnemen, soms tot 3000 kantjes per dag. De Nederlandse logger «Simon en Peter» heeft al enige malen van de Ierse haven naar Scheveningen gebracht. Ongeveer 30 Ierse trawlers vangen de vis en laden deze over op de Nederlandse schepen aan de kade. Wanneer de haring is schoongemaakt, gezouten en gekaakt, wordt ze naar Nederland gebracht.

# Nieuws uit Ymuiden en Nederland

## MIJN OPGEVIST

Zaterdagmiddag is de logger KW.9 IJmuiden binnen gelopen met een mijn aan dek. Het oorlogstuig was tijdens de visserij in de kuil van het net geraakt. De logger meerde af bij de bunker aan de Haringhaven, waar de mijnenopruimingsdienst het gevaarlijke projektiel onschadelijk heeft gemaakt.

## NOG EEN NIEUWE VOORZITTER

Op de donderdagavond te Scheveningen gehouden jaarsvergadering van de Vakgroep Visserij van de Centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij is tot voorzitter van het landelijk vakgroepsbestuur gekozen, de heer A. de Boon te Rotterdam.

Als onbezoldigde leden voor dit bestuur werden namens Scheveningen gekozen de heren D. Kok en J. Vrolijk. Als de twee onbezoldigde leden voor de visserij in het hoofdbestuur van de CKV werden voorgedragen de heren Verwaaijen te IJmuiden en G. van Houwelingen te Vlaardingen. Dit hoofdbestuur zal uit 21 leden bestaan. Naast het landelijk vakgroepsbestuur zal slechts één plaatselijk bestuur voorkomen, en wel in Scheveningen.

## BRIEVEN VAN REDERS EN STAKERS

Vrijdag heeft de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden een open brief gepubliceerd, waarin zij haar standpunt ten opzichte van de staking uiteenzet. In deze brief willen de reders door het verstrekken van verscheidene cijfers aantonen, hoe de lonen in het visserijbedrijf zijn.

Men geeft toe, dat de bedragen aan de lage kant zijn en verklaart, dat voor het uitbreken van de staking reeds behoefte werd gevoeld aan overleg omtrent de herziening van lonen en arbeidsvoorwaarden. Men wilde echter alleen onderhandelen met de erkende vakorganisaties.

Het advies van de stakingsleiding tot ontvolking van de vloot noemen de reders zeer te betreuren. De stakers treffen hiermede niet alleen de rederijen, doch ook zichzelf, aldus de brief, immers, de visserij is het enige beroep, waarin de arbeiders volkomen geschoold zijn.

Op deze open brief heeft de stakingsleiding maandag in een uitvoerig commentaar gereageerd.

Volgens de stakers was het gehele konflikt niet nodig geweest, wanneer de reders gehoor hadden gegeven aan de resolutie van 3 januari, waarin de vissers vroegen om niet te onderhandelen over een loonsysteem van percentage- en garantieloon. De vissers kunnen er nu eenmaal niet mee akkoord gaan, dat slechts één organisatie namelijk de Centrale van Zeevarenden (N.V.V.), waarin slechts een klein deel van de vissers is georganiseerd, met de reders gaat onderhandelen over de arbeidsvoorwaarden en eventueel besluiten gaat nemen.

De stakingsleiding besluit met de opmerking, dat thans de tijd is aangebroken om de lonen van het lagere personeel omhoog te brengen en dat zij nog altijd bereid is, mede te werken aan een redelijke oplossing van het konflikt.

## NIEUWE VOORZITTER

In een algemene ledenvergadering van de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij, is tot voorzitter van deze vereniging gekozen ir H.H. Buss te 's-Gravenhage. Hij zal mr J.H. Kiewiet opvolgen, die om gezondheidsredenen zijn functie moest neerleggen.

De h. Buss heeft onlangs de leeftijd van 63 jaar bereikt. Hij is niet afkomstig uit visserijkringen, doch directeur geweest van het raffinaderijbedrijf van de Bataafse Petroleummaatschappij te Pernis.

## BERISPING VOOR SCHIPPER

De Scheveningse schipper C. den H. van de motorlogger «Mr Joh. Last», SCH.180, is door de Raad voor de Scheepvaart gestraft met een berisping daar hij medeschuldig is bevonden aan de aanvaring in het Kanaal op 22 december 1955 van zijn schip met de Franse trawler «St. Adrien», B.2402.

De «Mr Joh. Last» viste in het Kanaal, met aan boord een bemanning van vijftien koppen, toen de Franse trawler aan stuurboord naderbij kwam varen. De trawler voer zodanig, dat er gevaar voor een aanvaring bestond en had derhalve voor de vissende logger moeten uitwijken. Zij deed dit echter niet en ramde de logger.

De trawler is dus in de eerste plaats schuldig aan de aanvaring, maar de schipper van de SCH.180 eveneens, aldus de Raad, omdat hij niet tijdig maatregelen genomen heeft de trawler te ontwijken, teveel er op vertrouwende, dat dit schip wel uit de weg zou gaan.

Toen de aanvaring onvermijdelijk bleek, heeft de schipper de motor doen stoppen, doch het ongeval was niet meer te voorkomen.

## UITGEVOERDE HARING IN 1955

De Dienst Nederlandse Haringkontrole heeft de opgave gepubliceerd van de in 1955 uitgevoerde haring. Hieruit is gebleken, dat Nederland in dat jaar in totaal 50.850.679 kg. netto pekel- en stuurharing heeft uitgevoerd ter waarde van f 28.989.576 tegen 65.286.670 kg. ter waarde van f 35.621.789 in 1954. In 1955 heeft de Sovjet Unie de meeste haring afgenomen, ruim 12,38 miljoen kg. voor ongeveer 6 miljoen gulden. Op de tweede plaats komt België met bijna 12 miljoen kg. ter waarde van ruim 6,5 miljoen gulden. Hierna volgen West Duitsland met ruim 9 miljoen kg. ter waarde van ruim 5,5 miljoen gulden en Oost-Duitsland met 5 miljoen kg. ter waarde van 2,4 miljoen gulden.

Van de uitvoer in 1955 kwam van exporteurs te Scheveningen bijna 23 miljoen kg. ter waarde van 12,7 miljoen gulden, uit Katwijk 13,8 miljoen kg. ter waarde van 7,6 miljoen gulden, uit Vlaardingen 12,14 miljoen kg. ter waarde van 7,57 miljoen gulden, uit IJmuiden 1,64 miljoen kg. ter waarde van f 887.259 en uit overige plaatsen 342.824 kg. ter waarde van f 191.083.

# Brief uit Yerseke

Nr 582

YERSEKE 25-2-56

## HOE LANG NOG ?

Dit is de vraag die vrijwel iedereen die hoe dan ook bij oesters, mossels of kreeften is betrokken zich met klimmende bezorgdheid stelt. Want hoe langer de vorst duurt, te meer zijn zoals de ervaring steeds leerde de schadelijke gevolgen te duchten. Wel klampen velen zich enigzins hoopvol vast aan het feit dat de in de pullen opgeborgen konsumptie-oesters thans veel meer weerstand tonen tegen de felle koude dan voorheen wel eens 't geval was, maar dat neemt niet weg dat meest allen voor grote schade vrezen. Verder is er nog nieuws dat de winter enorme verwoestingen aanrichtte onder de zoveel zwakkere oesters in Frankrijk. Er wordt dan op de mogelijkheid gewezen van een gunstige invloed op de prijzen van de straks nog aanwezig blijkende zaai-oesters hier.

Ondanks de verre van hoopvolle situatie van het ogenblik zit men in verzenderskringen nog niet met de armen over elkaar maar wordt nog wel degelijk aan de toekomst niet alleen gedacht maar ook gewerkt. Zo werd nog deze week propaganda gemaakt voor de Zeeuwse oesters. Ditmaal in eigen land. Op initiatief van het bedrijfsschap en in samenwerking met een Radioman benevens de heer Kroeze de ekspor-

tant van het overbekende Amsterdamse restaurant «De Vijf Vliegen» werd onder leiding van burgemeester Willems een vaatje oesters aan geboden aan de burgemeester van Nederlands hoofdstad.

## OPENSTELLING VAN DE WADDEN VOOR DE MOSSELZAADVISSERIJ

De datum hiervan was dat voor kort 10 april maar op verzoek van de visserijverenigingen zal in verband met de late, lange en sterke winter niet eerder worden begonnen dan op 1 mei. Eerst naar we vernamen 4 weken op het Friese Wad om de percelen in de Waddenzee te bezaaien en daarna 4 weken op de Groeningse Wad om de Zeeuwse gronden te bevolken. Wat jammer dat de winter oorzaak wordt van de noodzakelijkheid om pas in juni dus met de overbrenging van zaad naar Zeeland te kunnen beginnen.

## N. PARLEVLIEET Jr.

REDERIJ en  
HARINGGROOTHANDEL  
Export  
KATWIJK aan ZEE

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

# Raadgevingen aan Schippers bij stormweder

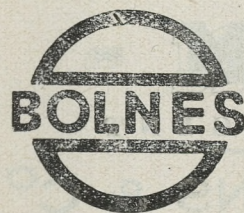
De Nederlandse Raad voor de Scheepvaart heeft vorige week de zaak behandeld van het kantelen van de motorkotter Neeltje UK.60.

Dit schip was, zoals men weet, op 7 oktober toen het tijdens stormweder op de Noordzee lag te steken, omgekipt en nadien terug recht gekomen, waarna het veilig in de haven van IJmuiden kon binnengesleept worden door de O.183. De schipper, die zich op de brug bevond, verdronk, terwijl het overige gedeelte van de bemanning veilig thuis kwam.

Uit het na de ramp ingestelde onderzoek door het Laboratorium voor Scheepsbouwkunde te Delft blijkt, dat de Neeltje een goed

zeeschip is en voldoet aan alle eisen, die aan de stabiliteit van dergelijke schepen kunnen worden gesteld. Dat, ondanks deze goede eigenschappen, de Neeltje in de nacht van 6 op 7 oktober 1954 toch is omgeslagen, moet dan ook worden toegeschreven aan zeer bijzondere omstandigheden. Er heeft toen in de Noordzee zeer zwaar stormweer geheerst. Deze is wel zeer onverwacht gekomen : de weerberichten van het K.N.M.I. spraken in de namiddag van 6 oktober van afnemende wind. De Neeltje die benoorden Terschelling vissende was, bevond zich op een zeer ongunstige plaats om een

(Zie vervolg blz. 12)



## SCHEEPSDIESEL-MOTOREN

De eenvoudige standaardmotor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse visserij

H. ZWART — IJMUIDEN

Tel. 5459 — 5110

4914V

# Havenbeweging

## Oostende

De goederenbeweging gedurende de week van 23 tot 29 februari was als volgt :

### INVOER :

2.400 Ton stookolie ;  
200 stuks vee uit Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;  
Stukgoederen en auto's uit Groot-Brittannië en aangevoerd door de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

### UITVOER :

400 Ton aardappelen naar Groot-Brittannië ;  
Stukgoederen eveneens naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was als volgt :

### INGEVAREN OP :

23 februari : Het Belgisch m/s «Amethyste» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.  
Het Nederlands m/s «Amelie Essberger» van Antwerpen met een lading stookolie van 300 Ton. Agent Agence Maritime Minne.  
Het Belgisch m/s «Saphir» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

24 februari : Het Hondurese m/s «Maymere» van Londen met een la-

ding stukgoederen en auto's. Agent Van Herwege.

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

Het Engels m/s «Seagreen» van Vlissingen met een lading auto's. Agent Van Herwege.

Het Nederlands m/s «Oleum» van Antwerpen met een lading stookolie, van 400 Ton. Agent Agence Maritime Minne.

25 februari : Het Duits m/s «St. Patrick» van Dublin met een lading vee van 200 stuks bestemd voor een plaatselijk slachthuis.  
Agent Freyman en Vanloo.

Het Duits m/s «Hummel» van Vlissingen op ballast. Bijligger. Agent Jan Olsen.

Het Duits m/s «Juelsand» van Antwerpen met een lading stookolie van 400 Ton. Agent Agence Maritime Minne.

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

Het Nederlands m/s «Amelie Essberger» van Antwerpen met een lading stookolie van 400 Ton. Agent Agence Maritime Minne.

28 februari : Het Belgisch m/s «Amethyste» van Tilbury met een

lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

29 februari : Het Duits m/s «Charles E. Eckelmann» van Antwerpen met een lading stookolie van 900 Ton voor rekening van de firma Aspeslagh.

### UITGEVAREN OP :

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

Het Engels m/s «Friargate» naar Chatham met een lading aardappelen van 200 Ton. Agent Cie Dens-Océan.

24 februari : Het Nederlands m/s «Amelie Essberger» naar Antwerpen op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

25 februari : Het Duits m/s «St. Patrick» naar Dublin op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

Het Nederlands m/s «Oleum» naar Antwerpen op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

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

26 februari : Het Engels m/s «Seagreen» naar Gent op ballast. Agent Van Herwege.

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

Het Hondurese m/s «Maymere» naar Gent op ballast. Agent Van Herwege.

Het Duits m/s «Juelsand» naar Antwerpen op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

27 februari : Het Nederlands m/s «Amelie Essberger» naar Antwerpen op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

29 februari : Het Engels m/s «Friargate» naar Chatham met een lading aardappelen van 200 Ton. Agent Cie Dens-Océan.

## IJMUIDENSE VISKNECHTEN TOCH ONTSLAGEN

De 47 visknechten uit de IJmuidense hallen is toch ontslag verleend. Door het Gewestelijk Arbeidsbureau is aan de Stichting IJmuider Visverwerking vergunning verleend deze arbeiders te ontslaan. Dit besluit wordt gemotiveerd met de financiële moeilijkheden, waarin de Stichting is geraakt door de staking op de trawlervloot. Verleden week was de visknechten ontslag aangezegd, doch zij weigerden dit te aanvaarden, omdat niet door het Gewestelijk Arbeidsbureau nog niet was goedgekeurd. Evenmin wilden zij als los arbeider in dienst treden. De Stichting stelde hen daarop wederom tewerk volgens de z.g. A-lijst, d.w.z. tegen een garantiëloon. De kas van de Stichting bleef evenwel uitgeput en derhalve moest nu toch ontslag worden gegeven. Het gevolg hiervan is, dat de uurlozen van de losse arbeiders zullen stijgen en dat evenals tijdens de korte staking van vorige week, vertraging zal optreden bij de verwerking van vis.

## RAADGEVINGEN AAN SCHIPPERS BIJ STORMWEDER

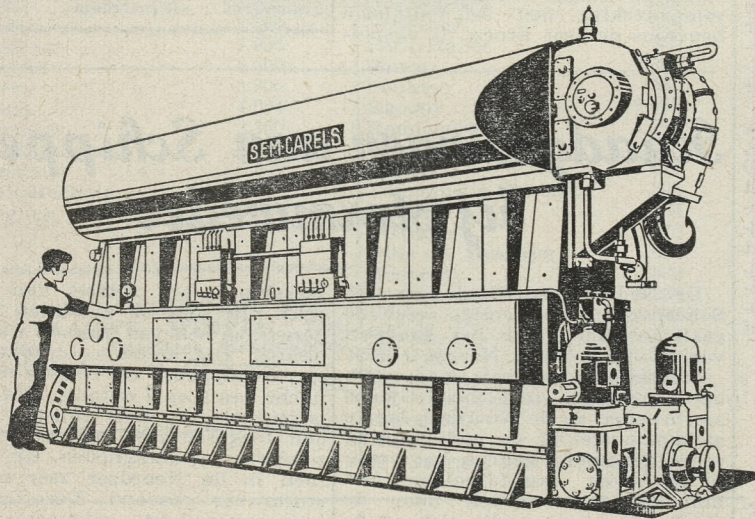
(Vervolg van blz. 11)

zware storm af te rijden. Zij bevond zich aanvankelijk op de 100 voet dieptelijn, maar werd, ondanks halve kracht draaien van de motor, meer en meer naar binnen gezet naar ondieper water, waar grondzeeën optraden. Voor de Neeltje was het onmogelijk te trachten de storm af te rijden met stilstaande motor, door het schip te laten drijven. Zij moest vooruit blijven draaien om niet op de Terschellingse banken te geraken. Zij is blijkbaar in de door-eenlopende grondzeeën geraakt en ondanks goede eigenschappen van stabiliteit bij normaal stormweder opgenomen en omgeslagen. Het is gelukkig dat, behalve de schipper, de andere opvarenden zich toen in het voorlogies bevonden. Toen het schip zich na een kwartier weer rechtte, konden zij weer aan dek gaan en de maatregelen nemen, die het mogelijk maakten het schip nog te vergen.

Hoewel de Neeltje, ook met de kiel naar boven, zeer stabiel moet zijn geweest, is zij korte tijd toch weer recht gekomen. Hierbij moet wel het instromende water een rol hebben gespeeld. Dit losse water zal de stabiliteit hebben verminderd, zodat een volgende zee het schip weer recht kon keren. Het is wonderlijk, dat de Neeltje daarna recht is blijven drijven. Wellicht speelde hierbij een rol dat het weer verbeterde en dat een lijn met ballastschuitje werd uitgevoerd.

De raad geeft in overweging om, bij het afrijden van stormweer, indien dit niet kan gebeuren met gestopte machine, het schip beter te doen liggen door een ankerketting, zonder anker, te doen uitvoeren. Het midden van ondiep water is allereerst aan te bevelen.

Tot zover dan de uitspraak van de Raad voor de Scheepvaart in Nederland.



# SEM-CARELS

## Scheeps-Dieselmotoren

**SEM**

42 DOK — GENT

**R. BAUWENS & C<sup>o</sup>**

14, REDERIJKAAL  
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de  
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

## NIEUWPOORT

### VISMIJNPRIJZEN

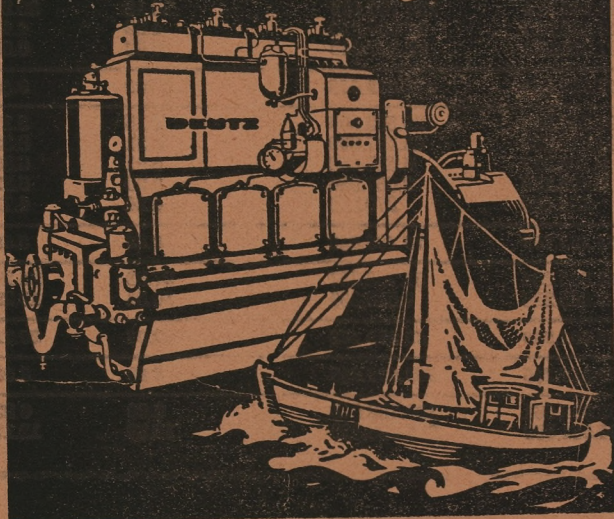
Woensdagmorgen had de eerste visverkoop plaats in de stedelijke vismijn, dit, na en onderbreking van een tweetal weken. Een paar vaartuigen die ten koste van talrijke moeilijkheden er in geslaagd waren, zee te kiezen konden dinsdagmiddag terug de thuishaven bereiken met een goede vangst aan boord. De belangstelling van de vishandelaars was dan ook vrij groot wat meteen een goed afzetgebied voorspelde. Dit was niet het geval. De prijzen waren niet duur voor een grote varia van vissoorten. Tong, tarbot en andere fijne vissoorten bereikten de prijs van 35 à 55 fr het kg terwijl de rog, gul en kabeljauw varieerden tussen 20 à 35 fr. De pladijs werd verkocht tegen 10 à 16 fr het kg.

### GEVOLGEN VAN ZWARE IJSLAAG

Met het intreden van de dooi werd vastgesteld dat de Nieuwpoortse haven veel van haar diepgang heeft verloren. De grote massa's ijs die zich vastgezet hadden aan de Oostkant van de haven, waar geen kaaimuur is, doch een helling, hebben tengevolge van het breken van de ijslaag door de sleepboot «De Zeehond» zich op het havenslib vastgezet, met het noodlottig gevolg dat dit slijk geleidelijk is gezakt, en zich verplaatst heeft in het midden van de havengeul zodat de diepgang van de pas gebaggerde haven erg vermindert werd, en de toestand van de vaargeul zich nu reeds voordoet als vóór het baggeren.

# DEUTZ

## Diesel



### DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

### VALCKE Frères N.V.

### Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

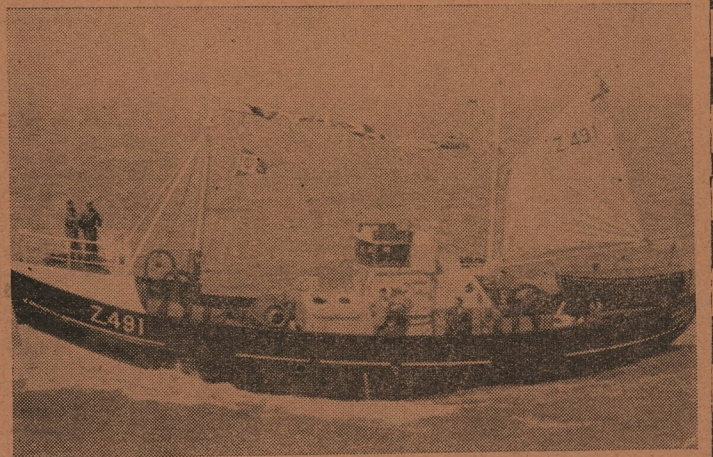
(33V)

# 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 WERFKAAL, 2

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddinghoten  
Ariekelen voor vissersvaartuigen

### GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN 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 :

Kotdinklijkestraat, 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