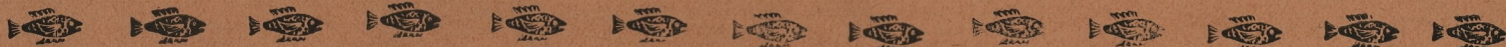


Het VISSERIJBLAD

De Z.400 gedoopt



De Z.400 «Broeder Isidoor». Bovenaan de reder en zijn familie met de bemanning, alsook een broer van Broeder Isidoor.



Adreslijst van Nederlandse Firma's

n.v. AGENTUUR en HANDEL
Maatschappij

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

Fa J. VAN BEELEN C.V.
IJmuiden (Holland) Katwijk a. Zee
Tel. 4608 Tel. 3072
Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij (98)

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524.4822
Na 6 uur : 4732.4595
Specialiteit : schelvis
kabeljauw, makreel,
- haring, enz. (89V)

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.
Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721
IJMUIDEN-HOLLAND (120V)

WERF I.S. FIGEE
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

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

KATWIJK AAN ZEE

Kederij Haringhandel
Koelhuis

Tel Nr 2036 Na 6 u 2670
(100)

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL
ROKERIJ

Specialiteit in gerookte makreel
Import IJMUIDEN Export
(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737
Telegram-adres «Visserclots». (89)

HAASNOOT'S
SCHEEPSCHILDBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN
SPECIALITEIT
IN HUIDVERVEN
2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN
Tel. : 5323 Privé : 6190
(169V)

STEL'S OLIEHANDEL
AMERICAN LUBRICATING
OILS
Tel. K. 2550 - 5247 - 4575 -
6361
TRAWLERKADE, 64
IJMUIDEN (103)

T. VOOYS

KATWIJK-AAN-ZEE
Telefoon 2427

Haringhandel - Inleggerij
Eigen koelhuis (102)

Scheepswerf
„De Dollard”

(Dir. P. Doornbos)

LANDSMEER

Tel. K 2902 / 261 - 243

Nieuwbouw van Vissersvaartuigen

S.A. BELGE DU
«FROID INDUSTRIEL»

Handelsregister van Oostende
nr. 99

De aandeelhouders worden ver-
zocht de gewone vergadering bij
te wonen, welke zal worden gehou-
den op zaterdag 31. maart 1956,
om 11 uur, te Oostende, 14, Rede-
rijkaai. Dagorde : 1) Verslagen
van de Beerraad en van het
Kollege der Kommissarissen ; 2)
Goedkeuring der balans en der
verlies- en winsrekening op 31 de-
cember 1955 ; 3) Onlasting te ver-
lenen aan Beheerders en Kommis-
sarissen ; 4) Statutaire benoemin-
gen : Neerlegging der titels (art.
23) ten sociale zetel of bij de
Bank van Brussel, te Oostende,
vijf dagen vóór de vergadering.
4911V

KLEINE
AANKONDIGINGEN

Te Koop

Motorvissersvaartuig in hout
van 1946 voorzien van een motor
Crossley 300 pk van '46 brt 190. Ge-
schatte waarde 3.900.000 fr. Ver-
koopprijs 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 waar-
de 1.312.000 fr. Verkoopprijs 800.000
fr.

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

Motorvissersvaartuig in hout ver-
nieuwd 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 : KEERKOPPELING
BREVO in z. g. st. gediend voor
AWA 160 pk. Aan boord Z418. Te
bevr. V. Vlietinck, Pannestr. 139,
Heist. 4888V

TE KOOP : JAARGANG 1955 :
DE BLAUWE WIMPEL. Zich
wenden : Noordzee Boekhandel,
Vindtivelaan, 22, Oostende. 4906V

TE KOOP : een KEERKOP
PELING BREVO 108D, en
vijf keerkoppelingen 110D.
Gans nieuw in douane. 4922V

Voor alle inlichtingen : zich
wenden bureel blad.

GEKEND JAARBOEK, gespecia-
liseerd in vis, ZOEKT AGENT
voor verkoop en de publiciteit.
Streken Oostende en IJmuiden.
Interessant Commissieloon. Schrij-
ven naar «Annuaire de la Marée»,
190, Bd Haussmann, Paris, 8e,
Frankrijk. 4897V

KATHOLIEK GEZIN VRAAGT
TWEË JONGE MEIDEN, mogen
beginnelingen zijn, liefst 2 gezus-
ters, voor hulp in huishouden en
alimentatiewinkel. Z.w. 6, av. des
Courses, Ixelles, Brussel. Tel. :
47 12 34. 4931V

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



Snel varen is voor elk visserij-
vaartuig van groot economisch
belang. Hoe sneller men de vis-
gronden bereikt, hoe sneller men
later weer de haven binnenloopt,
des te hoger kan de winst zijn.

Lips visserij-schroeven zijn spe-
ciaal ontworpen voor deze vaar-
tuigen. Zij zorgen zowel voor
snelheid als voor de trekkracht,
vereist voor het slepen van netten
tijdens het vissen.



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.

Hoe moet bevroren vis behandeld worden ? Aan te wenden temperaturen

Indien het vraagstuk betreffende het gebruik van lage temperaturen bij de verdeling van bevroren vis, meer kompleks is dan bij verse vis, dan vindt deze zijn oorzaak in het feit, dat men gebruik moet maken van lagere temperaturen, die soms door allerlei omstandigheden beïnvloed kunnen worden.

De onderzoeken die rond de jaren 1930-1931 plaats hadden, ten einde de bevroren vis op een zo gunstige wijze te behandelen, liepen op een totaal fiasco uit, enerzijds wegens het gebrek aan afzetgebieden, anderzijds wegens het gebrek aan kennis op diepvriesgebied. Het gebruik van de temperaturen van -18° is thans een noodzakelijkheid geworden.

Vooreerst zullen we pogen de voorwaarden van een dusdanig gebruik uit te leggen om verder de daaruit spruitende ontwikkeling meer duidelijk te maken.

DE AANBIEDINGSWIJZE

Niettegenstaande onze uiteenzetting slechts de manier van aanbidding omvat en niet de fabricatie van de waar, toch zien we ons verplicht meer de kern van de zaak aan te pakken.

Hoe geschiedt of hoe zou de aanbidding moeten geschieden.

Deze moet in bevroren toestand gebeuren, zonder echter een wansmaak bij de verbruiker tot stand te brengen.

Indien het bv. gaat over visfilets, verpakt met cellofaanpapier of in kartonnen dozen, dan moet ze een degelijke aanschijn bieden.

De gewichtsgrens mag voor kleine hoeveelheden ten hoogsten 0,5 kgr. bedragen, terwijl voor grotere hoeveelheden een gewicht van 2,5 kgr. tot 5 kgr. ruim voldoende is.

Indien het gaat om ongekuiste vis, dan moet men er voor zorgen dat bij een eventuele verpakking de vis gemakkelijk kan gescheiden worden zonder dat men zich moet beroepen op een doeltreffend middel.

De vis moet dus afzonderlijk bevroren en ingepakt worden in gewoon of cellofaanpapier, voordat ze gezamenlijk verpakt wordt.

Een eenvoudige ijsbedekking geeft ook een gunstige uitslag, maar wordt niet voldoende geacht. De bevroren vis op een ordeloze

wijze in kisten van 40 kgr. verpakt, kan in beperkte mate voorgeschreven worden.

DE ONTSCHEPING

We veronderstellen dat de vis in bevroren toestand in onze havens aankomt zoals we hierboven hebben uitgelegd, hetzij hij aan wal hetzij op een schip bevroren werd.

In het laatste geval bevindt hij zich gewoonlijk in het ruim bij een temperatuur van -18° of lager; bij de ontlading is men verplicht snel te werk te gaan ten einde deze over te brengen naar de vervoermiddelen, die moeten voldoen aan voorwaarden, die we later zullen uitleggen.

Vooreerst moet men zich afvragen, indien het transport isotherm moet zijn. In principe moet ze hieraan voldoen, praktisch heeft men ondervonden, dat de periode die verstrijkt tussen het ontladen en vervoeren ter bestemming, van zo'n korte duur is, dat slechts de verpakking de invloed ondergaat van de omringende weersfactoren; nochtans moet een koelinstallatie ter plaatse aangeprezen worden.

DE STAPELPLAATS

Onder welke voorwaarden moet de bevroren waar zich thans bevinden. De temperatuur mag max. -18° bedragen, nochtans zijn lagere schommelingen toegelaten. Men heeft overigens vastgesteld dat de vis gestapeld gedurende 240 dagen aan -30° dezelfde kwaliteit behoudt als deze geborgen gedurende 80 dagen bij -180° .

De Amerikanen hebben voor het ogenblik hun waar aangepast aan een temperatuur van -20° . Enkele cijfers hieromtrent zijn belangwekkend. De totale opstapelingscapaciteit is sedert 1939 vermeerderd met 23 t.h. en geëvolueerd naar het bereiken van lage temperaturen.

De capaciteit van 0° is verhoogd met 25 t.h.; deze van -18° is bijna onveranderd gebleven en de capaciteit van de temperaturen van -20° is verhoogd tot 150 t.h.

Een van de bijzonderste vereisten bij de bewaring van vis in koelinstallaties, is het behouden van konstante temperaturen. Iedere schommeling tast de waar in beperkte mate aan, zodat een be-

paalde uitdroging optreedt, die niet alleen een verlies van gewicht maar ook een kwaliteitsvermindering met zich meebrengt.

Door op dergelijke wijze te werk te gaan, zal men de onaangename geuren die soms optreden, verhinderen.

HET VERVOER

De transport gebeurt voornamelijk bij gezamenlijke verpakkingen van 50 tot 100 kgr. en heeft tot doel de kleinhandelaars niet beschikkend over een koelinstallatie, goede kwaliteitsvis te bezorgen. Hierbij gebruikt men gewoonlijk kleine isotherme verpakkingen, die de eigenschap bezitten de temperatuur van de waar te doen behouden tijdens een reis van max. 36 uren; nochtans stelt men vast dat de vereiste temperatuurbasis een weinig verhoogd wordt.

Deze handelswijze die slechts zou kunnen verbeterd worden door een dubbele isolatie in te voeren en aldus het gewicht van de verpakking te verhogen, zal wellicht immer een hinder vormen. Men zal slechts doeltreffend kunnen optreden wanneer de afzetgebieden genoeg voorzien zullen zijn met plaatselijke koelinstallaties.

Bij grotere hoeveelheden, hetzij meer dan 3 Ton, zal het vervoer gemakkelijker verlopen, daar deze kwantiteiten bestemd zijn voor groothandelaars, die hun koelplaats bezitten en aldus een ganse levering kunnen in ontvangst nemen.

Het besluit van 10 december 1952 voorziet echter de verplichting dat het vervoer van bevroren vis moet geschieden, voor alle duur en afstanden, bij middel van koelwagens, vastgesteld aan een grens van 1/3 van de thermische coëfficiënt K van het vervoermiddel. De temperatuur mag gedurende het verloop van het vervoer op geen enkele plaats van de lading, variëren en moet minstens -15° bedragen.

DE GROOTHANDELAARS

We hebben bij onze beschouwing over de vervoermogelijkheden kunnen vaststellen dat slechts op gunstige uitslagen kan gerekend worden bij het transporteren van kleine hoeveelheden, wanneer het om lange afstanden gaat. We hebben

echter bemerkt dat de grossist verplicht is een eigen koelinstallatie te bezitten ten einde een grote hoeveelheid bevroren vis te kunnen bergen.

Indien dezen echter een gemeentebewoners die over een openbare stapelplaats beschikt, die aan de eisen voldoet, dan kan men de waar ook daarin plaatsen zonder een bepaald verlies te lijden.

Voor de privaat-eigenaars is een ruimte van 50 m³ ruim voldoende. Bij de levering aan zijn klanten maakt de groot-handelaar gebruik van een isotherm-ingericht vervoermiddel.

Nog al te dikwijls echter stellen de handelaars tijdens de openbare verkoop te veel bevroren vis vrij aan de buitenlucht en dit soms gedurende verscheidene dagen bij een eventuele geringe verkoop.

Het zou dus ook wenselijk zijn dat ook zij zich zouden voorzien van een minieme koelinstallatie.

DE KLEINHANDELAARS

De laatste in de reeks is de kleinhandelaar, voor wie wellicht de moeilijkste taak is weggelegd.

Welke koelinstelling zal hij aanwenden? Thans bedienen ze zich niet meer van de bijna ondoorzichtbare kuipen, maar nemen hun toevlucht tot het aanbrengen van prachtige uitstralramen, voorzien van een bepaalde koelinrichting, volledig onderworpen aan de nodige eisen van de dag. Deze uitstalramen, prachtig versierd en verlicht, bieden een luxueus en modern aspect.

De verkoop van bevroren vis wordt gretig aangewend bij het gebeurlijk gebrek aan verse vis, zodat het cliënteel steeds tevreden kan gesteld worden.

Niet alleen de vishandelaars maar ook de kruideniers houden zich bij dergelijke omstandigheden met de verkoop van bevroren vis bezig, daar de andere produkten niet aangetast kunnen worden door de visgeur. Dit feit is van bijzonder belang voor de uitbating van deze nijverheidstak, daar ze aldus een niet geringe uitbreidingsmogelijkheid voor zich open stelt en door dergelijke aanpassing meer mogelijkheden biedt dan voordien het geval was.

De Visserijvraagstukken in de Senaat

STIEFMOEDERLIJKE BEHANDELING

Gebrek aan samenhang in de Senaat

Zoals we reeds vroeger meldden, is het er niet op verbeterd, sedert de visserij van Verkeerswezen naar Landbouw werd overgeschakeld. Het volstaat niet dat een minister en zijn kabinet van goede wil zijn, als het departement volstrekt de vraagstukken van de visserij niet kent.

Verder hangen de visserijvraagstukken te veel van verschillende departementen af en wel van Verkeerswezen voor de bouw, van Economische Zaken en Landbouw voor economische problemen en van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg voor de sociale aangelegenheden.

Vorige week werd de begroting van Landbouw, waartoe de visserij behoort, in de Senaat besproken.

Vele bladzijden werden gewijd aan landbouw, weinig of niets aan de visserij.

Senators Sobry en Ancot hadden de moed sommige gedeelten van het vraagstuk aan te raken. Wij laten hun tussenkomst volgen zoals het in het Beknopt Verslag werd weergegeven.

Het antwoord van de Minister was kort en vaag. We vrezen dat zijn departement zelf niet weet wat het wil, omdat te veel invloeden werken, die het vraagstuk in zijn geheel naargelang persoonlijkke belangen bekijken.

Ondertussen zijn drie jaren verlopen en nog is er niets positiefs voor de visserij bereikt, tenzij het verlenen van kredieten zonder bepaalde richtlijnen en naargelang allerlei intrigues, die meer en meer dit krediet in gevaar brengen.

We komen op de besprekingen in de Senaat volgende week terug en laten thans beide senatoren aan het woord.

M. LEFEBVRE : Ik zou enige woorden willen wijden aan de kustvisserij, kwestie waarover niemand gesproken heeft.

M. ANCOT : Ik ben van plan hierover te spreken.

M. LEFEBVRE : Ik zal U met aandacht beluisteren. Twee vraagstukken staan op het voorplan : enerzijds de behandeling van de structuur en de bemanning van de visserijvloot, anderzijds de economische kontingenten. In de eerste categorie kan men de modernisering van de vloot, het rekruteren van de jonge vissers, het regiem van de pensioenen en de wetenschap der kustvisserij, rangschikken. Verder hebben we de in- en uitvoer. Sedert de eerste maart zijn we verplicht de vrije invoer van gepelde en ongepelde garnaal, alsmede van de vis van minder dan 40 cm, toe te staan. Ik heb instructies gegeven ten einde de prijsontwikkeling op een regelmatige wijze te laten verlopen.

M. LEFEBVRE : Aangaande Benelux, selt de Heer De Boodt de beslissing voor getroffen op 3 mei 1955.

Het eerste protocol dateert van 9 mei 1947. Hij stelt een minimum prijs voorop met dien verstande, dat de 3 landen gemachtigd zijn de maatregelen te treffen die nodig zijn ter bescherming van hun

binnenlandse markt.

België wordt alleen toegelaten vast te stellen bij welke produkten de minimaprijzen toe te passen zijn.

Het protocol van 20 oktober 1950 voerde de besluiten van het protocol van Oostende uit. Het herleidt voor België de mogelijkheid de minimaprijzen aan te passen aan een dertigtal produkten.

De minimaprijzen van de andere produkten zijn alleen voor België vastgesteld. Ze moeten worden vastgesteld in akkoord met de deelnemers. Het is sedert deze periode, dat de bevrijding van de vis van minder dan 40 cm, en de ongepelde garnaal dateert. Indien ik deze feiten herhaald heb, dan is het minder om deze toestand aan de kaak te stellen, maar wel om te onderlijnen dat men mij ten onrechte zou beschuldigen te aanvaarden de middelen op te zoeken om over te gaan naar de Economische Unie, hetgeen feitelijk gans de wereld wil bewerkstelligen, waar de overeenkomst van 1947 de volledige bevrijding hiervan omvat.

M. SOBRY : De kustvisserij is in ernstige moeilijkheden gewikkeld. De hogere overheid besteedt niet genoeg aandacht aan deze tak van de nijverheid, niettegenstaande ze het hare bijdraagt in de Nationale Economie.

Krachten het Beneluxakkoord werd de invoer van de garnaal van over de Moerdijk, opengesteld. De invoer van niet gepelde garnaal, die reeds voordien toegelaten was, zal dus nu ook verhoogd worden. Benevens deze toename, zal er ook een invoerkontingent van 550 Ton gepelde garnaal voorzien worden, deze handelwijze biedt echter weinig waarborgen.

Welke zijn de vooropgestelde maatregelen, met het doel dit spijtig ontwerp tot uitbreiding van de kontingenten, door de minister te nemen ?

Ik druk er op dat de uitvoer van garnaal naar Frankrijk reeds gehandikapeerd is door de meer gunstige prijs van de Nederlandse waar. Bovendien moeten onze Belgische uitvoerders in Frankrijk invoerrechten betalen van 40 t.h. Wij zijn echter niet even sterk als onze Nederlandse kollega's om desbetreffende maatregelen te nemen. Wat zal men doen om dit verlies te vergoeden ?

M. ROLIN : zeer juist.

M. SOBRY (in het Nederlands) : De Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg, moet zeer slecht op de hoogte zijn dat de vissers waarvan het uitgeoefend beroep zeer gevaarlijk en hard is, in zoverre dat hij geen pensioen aan 55 jaar kan bekomen. De tijd dringt en de kustvisserij is bedreigd met ondergang.

Ik heb de indruk dat de diensten der Kustvisserij en het Zeewetenschappelijk Instituut niet genoeg stof bezitten om hun opzoekingen in het domein van de visserij voort te zetten.

Het is een vergissing deze vraagstukken te laten behandelen in verschillende departementen. Ten einde een goede uitslag te bekomen zou het noodzakelijk zijn alle be-

handelingen hieromtrent te centraliseren.

We moeten ook de kredieten voor het bouwen van schepen verhogen.

Ik richt mij dan ook rechtstreeks tot de minister, om de toestand hiervan in te zien en te vragen wanneer men de beroepsraad van de kustvisserij zal verenigen ten einde een nauwkeurig onderzoek in te stellen.

M. ANCOT : Dit zou misschien het ogenblik zijn te handelen over de triestige staat waarin de kustvisserij zich bevindt. Vandaag zal ik hierover echter niet uitweiden. Bij een andere gelegenheid, zal ik dit standpunt naar voor brengen. Vorig jaar, ter gelegenheid van het debat betreffende het budget, heb ik mij in het Nederlands tot U gericht. Indien ik thans in het Frans spreek, dan is het omdat ik vrees niet verstaan te zullen worden.

M. LEFEBVRE : Ge moogt me gerust in het Nederlands spreken.

M. ANCOT : Het budget van de visserij kan niemand vinden. Er bestaat geen. Gij hadt vorig jaar beloofd hieraan een wijziging te brengen maar tot op heden werd aan deze belofte nog niet voldaan, zodat wij ons terug voor hetzelfde vraagstuk bevinden. Het is niet in de functie als lid der oppositie dat ik spreek, maar als senator. Het bestuur is zinnens een gordel op te trekken voor het gebruik van sommige kredieten met het gevolg dat de controle van onzentwege niet meer mogelijk is. Indien U het volgend jaar nog het minister-schap waarnaemt, ik wens het misschien niet, maar ik voorzie het toch, maak dan dat de visserij kan beschikken over zijn eigen kredieten.

Het is wellicht door omstandigheden, onafhankelijk van uw wil, dat een tak van de visserij overgebracht werd naar het departement van de landbouw. De technische vraagstukken hangen thans af van het Ministerie van Verkeerswezen, terwijl de sociale vraagstukken hun behandeling vinden bij het departement van Arbeid en Sociale Voorzorg. Zoals dit nu is, is dit een echte warboel. Voor de toekomst zou men al deze delen moeten samen brengen, ten einde een duidelijk overzicht te hebben bij gebeurlijk onderzoek van deze belangrijke tak van onze nationale economie.

Het vorig jaar heb ik U een vraag gesteld betreffende de functionarissen, die als opdracht hebben de controle uit te oefenen over de kustvisserij.

Men weet dat de visserijeenheden slechts zee kunnen kiezen, na een bepaalde controle ondergaan te hebben. Naar men mij medegedeeld heeft, zijn er slechts 3 functionarissen voor 400 schepen.

Ik denk dat dit tekort voornamelijk afhangt van de Minister van Verkeerswezen. Ik heb deze, zonder sukses echter, geïnterpelleerd, zodat ik mij verplicht zie dezelfde vraag aanhangig te maken langs de uitgave van «Vragen en Antwoorden» om.

De visserij bevindt zich thans in een crisisperiode en moet op alle

mogelijke manieren beschermd worden. Ik stem in met de uitwisseling op dit gebied, maar moet er op wijzen, dat men niet mag talmen maatregelen te treffen, indien onze eigen belangen op het spel staan. Onze kustvisserij is momenteel bedreigd met verdwijning. Door de verbintenissen met de Benelux staan onze grenzen open en het is voornamelijk uit Duitsland en Nederland dat het gevaar voor invasie aankomt. En voor wat de markt voor ongepelde garnaal betreft, is deze vrij sedert de 1ste maart ; hetzelfde geldt voor de vis beneden de 40 cm. Ik vraag mij af welke de nadelige gevolgen zullen zijn bij het leiden van een dergelijke politiek.

M. LEFEBVRE : Het gaat hier niet om een wijziging maar om de uitvoering van een vroeger genomen beslissing.

M. ANCOT : Men heeft de gevolgen hiervan niet nagegaan omdat een staking huist bij onze buren-vissers, maar misschien zal men bij ons een hoeveelheid van deze vrijgemaakte produkten zien binnenstromen. Ik weet niet of mijn inlichtingen juist zijn. Enkele dagen geleden gaf uw kollega van Economische Zaken mij de verzekering dat hij zich met dit vraagstuk zou bezig houden.

Onze verbintenissen waren niet altijd mathematisch juist en een beschermmaatregel is altijd mogelijk. U hebt me verklaard dat gij uw volle aandacht aan deze zaak zoudt schenken. Het is hoog nodig tot betreffende maatregelen te nemen. Men heeft me beloofd dat het Kabinet van de Eerste Minister maatregelen zou treffen om geen vrijheid te schenken aan de garnaalhandel en zekere visvariëteiten. De mededeling hiervan werd telefonisch gedaan aan enkele Oostendse middens. Ik denk dat deze maatregel zou kunnen toegepast worden om een nog slechtere toestand te verhinderen. Ik verlang uw aandacht te trekken op de crisis die thans bij onze rederijen heerst. Er zijn in België meer dan 400 vissersvaartuigen, verdeeld in verschillende categorieën, volgens hun belangrijkheid. In de eerste twee reeksen zouden de kleinste eenheden kunnen ondergebracht worden. Er zijn aldus 99 schepen op de 225 ingeschrevenen die meer dan 20 jaar vaart tellen. In de reeksen 3 en 4 zijn er 65 op de 167 die de twintig jaar overschrijden. Uit deze statistiek volgt dat onze vloot grotendeels moet vernieuwd worden. Voor de bevoegde instanties zou het niet moeilijk zijn de bouw van nieuwe schepen aan te moedigen. Het zou volstaan hierbij de recente wet op de investeringen van onroerende goederen toe te passen op gevaar af ze aan te passen als betref het hier roerende eigendommen.

Deze bovenvermelde kwaal vindt ook haar oorsprong in wat het domein der bemanning aangaat. Hier echter stelt zich een menselijk vraagstuk. Het visserijberoep is zeer hard en het baart geen verwondering dat de jeugd er voor is afgeschrikt, voornamelijk wanneer er van hoger hand geen steun of aanmoediging is. Vóór de oorlog verplichtte een wet elke werkgever zich de dienst te verschaffen van een scheepsjongen. Thans echter is deze wet niet meer van toepassing.

M. LEFEBVRE : Er zijn geen scheepsjongens meer !

M. ANCOT : Ja, er zijn geen scheepsjongens meer. Men heeft een tekort aan scheepsjongens (208) dit alleen reeds voor onze kustvaart, overigens zijn er 7

V. B. Z. - KALENDER

Zitdagen van
dhr Vandenberghé :

DONDERDAG 22 MAART
te 16 u in de Vismijn te
Zeebrugge

ZATERDAG 24 MAART
te 16 uur in de Vismijn
te Nieuwpoort



DOOR GOEDE VIS

LOOPT DE KLANT

NIET MIS !

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

'T JAECKX Désiré, matroos op de O.15, werd bij het wegbergen van de vis geprikt door pieterman in wijsvinger van rechterhand.

BURKE Fernand, stuurman op de O.276 is op dek uitgegleden en gevallen met rug op bakplank. Burke moest in Newlyn medische zorgen ontvangen.

VANDIERENDONCK Rudolf, lichtmatroos op de treiler O.395, werd bij het gutten van vis gewond door gutmes in middenvinger van linkerhand.

CHAFFART Julien, motorist op het schip O.326, is in de machinekamer gevallen en liep lichte verwonding op aan rechterdij.

ZONNEKEIN Charles, schipper en reder van het vissersvaartuig O.346, is bij het ophalen der netten gestruikelend over gespannen kabel en viel. Zonnekein werd hierbij gekwetst aan rechter elleboog.

(Vervolg van blz. 2)

DE VISSERIJ- VRAAGSTUKKEN IN DE SENAAT

vaartuigen werkloos bij gebrek aan bemanning. De sloepen hebben slechts 2 personen in plaats van 3, zoals voorzien. Een gevaar voor de toekomst is en blijft het inlijven van personeel voor onze zeemacht. Men zou echter moeten te werk gaan zoals voor onze jonge mijnwerkers, die begunstigd worden met bijzondere premies. Ditzelfde zou men moeten doen in de visserij.

Ik weet wel dat bij uw intrede in de huidige regering uw aandacht niet helemaal ging naar deze nijverheid. Heden is uw activiteit op dit plan reeds verhoogd en uw onlangs genomen initiatieven werden gunstig onthaald. Er moet echter nog meer en beter gedaan worden. Zonder twijfel hebt U tijdens uw reis van 24 uur meer ondervinding opgedaan, dan gedurende uw reeds welgevulde ministeriële loopbaan.

M. LEFEBVRE : Beloven, en niets doen staat gelijk met ijdelheid.

M. ANCOT : Ik vraag u in elk geval uw beloften om te zetten in wettelijke en bestuurlijke besluiten, die de ondergang van onze kustvisserij zullen voorkomen. Ik wens u veel geluk wat bewijst dat ik hier het woord gevoerd heb in de functie van parlementslid en senator.

MAECKELBERGHE August, lichtmatroos op de O.293, werd door wire geprikt in linkerhand.

DELANGHE Karel, is op dek van de treiler O.173 waarop hij als schipper is aangemonsterd, gevallen. Delanghe liep lichte kneuzingen op aan rechterhand.

VANNEUVILLE Julien, matroos op de O.124, is over bakplank gevallen en liep verwondingen op aan de borstkas. Vermoedelijk werden twee ribben gekneusd.

STEENKISTE Pierre, schipper van de treiler O.81, is bij het overdek stappen, uitgegleden en gevallen waarbij hij kneuzingen in de lendenstreek opliep.

ZEEBRUGGE

LASEURE Leon, scheepsjongen op de Z.475, werd bij het inhalen van buiktouw, geprikt door staaldraad in wijsvinger van linkerhand.

SNAUWAERT Frans, is aan boord van de Z.491 met rechterbeen gekneld geraakt tussen visdeur en roerkettingleuf.

BULTINCK Frans, motorist op de Z.117, is op dek uitgegleden tengevoelge van ijzel. Bultinck kwam terecht tegen knevel van voormast.

NIEUWPOORT

LEGEIN Frans, motorist op de N.211 werd door vis geprikt in linkerhand.

VANDENABEELE Julien, schipper-eigenaar van de N.707, is bij het aan boord stappen uitgegleden en gevallen waarbij hij met rechterschouder tegen verschaning terecht kwam.

DE ZEE EN DE VIS

De zee is een diepe waterplas, en is nog altijd gelijk ze vroeger was.

In haar diepe woelige golven ligt daar, o, zo veel l viskere ligt daar, o, zo veel bedolven, als fijne lekkere vis die nergens zo te vinden is. Zo heeft men kabeljauw en forellen,

en lekkere garnalen om te pellen. De guilen hebben ons goed gesmaakt.

We hebben ze daar juist nog klaargemaakt.

Wat waren ze mooi en begeerlijk, en ze smaakten overheerlijk. Want die ons vis leert bereiden, heerlijk en fijn,

is niemand anders dan «Mijnheer Terry» !

POOL VOOR VISSERS

Ter beschikking : twee scheepsjongens.

Voor alle verdere inlichtingen zich wenden V.B.Z. Alle inlichtingen worden voor alle leden van de ganse kust gratis verstrekt.

DUITSE STUDENTEN BEZOEKEN DE VISMIJN

Woensdag kwam een groep van ongeveer 30 studenten met hun professor de Oostendse vismijn bezoeken. Er was een groep uit Bonn die voornamelijk de visserij-techniek bestuderen. De anderen waren hoofdzakelijk biologen en studenten te Keulen. Dinsdag werd een bezoek gebracht aan een diepvriesinstelling terwijl woensdag de vismijn, de sluizen en de slipway aan de beurt waren.

's Namiddags werd een bezoek gebracht aan Blankenberge terwijl de groep donderdag afreisde naar Duinkerke.

Deze studenten bezochten reeds de voornaamste havens van Duitsland en Nederland.

Deze week kwamen de Belgische havens aan de beurt. Toekomstige week wordt de reis voortgezet en worden de voornaamste Franse havens aangedaan.

OPGESLEIPT VISSERSVAARTUIG TE NIEUWPOORT

Tijdens het uitoefenen van de garnaalvisserij had het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.482 «Emilienne» eigenaar-schipper Guilleman Maurice met motordefekt af te rekenen. De schipper hoorde plots een harde slag komende van uit de machinekamer. Na onmiddellijk de motor te hebben stilgelegd bracht het onderzoek aan het licht dat het voetstuk van de luchtsteker stuk gesprongen was. De schipper zette hulpseinen uit die slechts zes uren later opgemerkt werden door de N. 728 «O.L. Vrouw van Lombartzijde» van schipper Marcel Swartvaegher. De N.482 werd op sleeptouw genomen en beide vaartuigen deden de thuishaven aan zonder verder averij. De N.728 koos onmiddellijk weer zee.

Z.553 TE WATER GELATEN

Gisteren, woensdagnamiddag, had te Zeebrugge de tewaterlating plaats van de Z.553 «Noordster», gebouwd voor rekening van een jonge reder. Het prachtig en sterk gebouwd schip werd gebouwd op de werf Degrave en zal voorzien worden van een motor MAK van 90 pk. Het heeft een lengte van 17 m., een breedte van 4,75 m. en een diepte van 2,30 m.

Binnen enkele weken zal het gedoopt worden en gereed zijn om de kustvisserij te bedrijven.

We komen later hierop terug.

DHR VAN MOL TERUG TE OOSTENDE

Naar we vernemen zou de heer Van Mol, waterschout te klasse terug te Oostende zijn dienst als waterschout hernemen en zou dhr Huys te Antwerpen verder de dienst waarnemen met dhr Carlier.

Het zal onze vissers verheugen dat deze graag geziene ambtenaar terug op het waterschoutambt zijn dienst zal uitoefenen

PRINS ALBERT TE HEIST EN ZEEBRUGGE Bezoek aan de Rijkvisserijschool

LESSEN BIJGEWOOND

Prins Albert heeft woensdag in gezelschap van majoor Thibaut de Maissières een bezoek gebracht aan de rijkvisserijschool te Heist en aan de reservebasis van de zeemacht te Zeebrugge.

Prins Albert werd in de visserijschool verwelkomd door de heer Pluymers, directeur bij het Zeewezen, die de minister van Verkeerswezen vertegenwoordigde en door de heer Callant, bestuurder van de school. Hij toonde veel belangstelling voor de vakopleiding van de vissers en woonde een gedeelte van de lessen bij.

In de namiddag bezocht de Prins de reservebasis van de zeemacht te Zeebrugge, waar de stafchef van het kustkommando, korvetkapitein Van Dijk, hem zijn opwachting maakte.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Woensdagnamiddag kwam te Oostende de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen onder voorzitterschap van de heer Anthonis. De heer Plummers vervulde het ambt van rijkskommissaris. Griffier was de heer Vandemosselaer.

DE VERDWIJNING VAN SAVELS FERNAND

De Z.274 «Maria» verliet op 1 december 1955 om 13 uur de haven van Zeebrugge ten einde de visserij te gaan bedrijven op ongeveer 60 mijl N.t.W. van Zeebrugge.

Op 10 december 1955 rond 12 u. toen de Z.274 zich 8 mijl N.N.O. van het lichtschip Noordhinder bevond, werd de visserij stilgelegd wegens het slecht weder. De wind was west kracht 7 tot 8, met hoge zee. De Z.274 werd dwarszwaai gelegd, drijvend onder S-hals.

In de loop van werkzaamheden die door de bemanning op het voordek werden uitgevoerd, viel matroos Savels Fernand, die zich aan de lijzijde bevond, over boord en kon niet tegenstaande alle mogelijke inspanningen van de andere bemanningsleden niet worden gered.

Ter openbare terechtzetting van 15 februari 1956 nam de Raad de getuigen Savels René, Georges schipper; Adams Louis, mo'orist; Savels Joseph Frans en Savels Joseph André, matrozen; al ten leden van de bemanning van de Z.274, in verhoor.

Na de heer rijkskommissaris geoordeeld te hebben in zijn advies en al het hierboven te hebben overwogen komt de Raad tot de konklusie dat Savels Fernand, geboren te Heist op 28-4-1937, zoon van Savels Louis Frans en Dumarey Zoë, wonende te Heist, Westkapellestraat 45, omgekomen is op zee op 10-12-1955, tengevolge van een arbeidsongeval, dat zijn oorzaak vond in de heersende weersomstandigheden en betreffende hetwelk aan niemand en in het bijzonder niet aan de scheepsleiding enig verwijt kan ten laste worden gelegd.

De Raad verstaat dat de gerechtskosten ten laste zullen blijven van de Staat.

De Raad meent een verzoek te mogen richten tot alle personen die enigszins kunnen bijdragen tot de opleiding en vorming van de toekomstige zeelieden, al het mogelijke te willen doen en er op te waken opdat alle personen die zich bestemen voor het zeevaartvak voldoende zouden kunnen zwemmen.

VERDRINKING VAN SCHIPPER VAN DIERENDONCK W. VAN DE Z.403

Op 30 juli 1955 rond 13,45 u. verliet de Z.403 «Julienne-Henri» de haven van Zeebrugge, ten einde de visserij te gaan bedrijven in de Noordzee.

Op 11 augustus 1955 rond 8,54 u. bevond het vaartuig zich op ongeveer 10 mijl N.t.O. van Zeebrugge, vissend met de Ebse kor, toen er door de mo'orist Cattoor Robert vastgesteld werd dat schipper Van Dierendonck W. over boord was gevallen en zich op 70 à 90 m afstand in het kielwater bevond.

Rond 9,25 u. slaagde de bemanning er in de bewusteloze drenkeling terug aan boord te hijsen.

De kunstmatige ademhaling werd gedurende 1½ uur toegepast doch bleek tevergeefs.

Ter openbare terechtzitting van 12 oktober 1955 en 15 februari 1956 nam de Raad de getuigen De Bruwère Pierre, matroos; Cattoor Robert Antoine, mo'orist en Jardon Jan Joseph, scheepsjongen in verhoor.

De Raad kwam tot de konklusie dat schipper Van Dierendonck Walter Edmond, geboren te Brugge op 17-3-1928, wonende te Heist Pongdenotelaan 47, zoon van Van Dierendonck Firmin en Van Torre Angèle, op 11-8-1955 het leven verloor op zee tengevolge van een arbeidsongeval dat zijn oorzaak vond in de normale uitoefening van de zeeliedenovereenkomsten en voor hetwelk geen enkel lid van de bemanning enig verwijt kan worden toegestuurd.

In verband met de ongevallen die zich in de laatste tijd met en aan boord van Belgische vissersvaartuigen voordoen, meent de Raad de maatregelen te moeten trekken van al diegenen die gelast zijn met de opleiding der toekomstige zeelieden, een leidende post te bedenken, toezicht uit te oefenen op een bevel voeren, zowel als van deze van de reders en in het algemeen van alle personen of organismen die enigszins kunnen bijdragen tot de opleiding der jongere generatie en tot de beveiliging van menselovens op zee, op morele plicht al het mogelijke te doen en geen inspanningen te sparen om te voorkomen dergelijke ongevallen te voorkomen.

In het bijzonder heeft de Raad kunnen vaststellen dat:

- De bemanningen zelden of nooit oefeningen doen in het uitzetten van boeien en aldus niet op efficiënte wijze er gebruik kunnen van maken.

- De bemanningen een zeer rudimentaire kennis hebben omtrent te optreden in geval van «man over boord», alsook in het toepassen van de kunstmatige ademhaling.

- Nog heel wat vissers niet of onvoldoende kunnen zwemmen.

De Raad vestigt dan ook in deze opzichten de aandacht der reders, schippers en schoolbesturen op het groot nut van een opleiding en regelmatige oefening ter zake.

De Raad verstaat dat de kosten ten laste zullen blijven van de Staat.

HET IN DE GROND LOPEN VAN D.I.1502

Op 13 november liep de O.198 «Suzanne-Adrienne» het Franse vaartuig D.I.1502 in de grond. De Fransman zonk in 2 minuten tijd. De bemanning kon gered worden. De Raad hoorde reeds schipper Hennaert Emiel en matroos Vanhoorne Gregor. De rijkskommissaris kwam thans aan het woord. Hij gaf een kort relaas van het gebeuren en besloot dat de matroos Vanhoorne die van wacht was, de uitkijk naar stuurboord volledig verwaarloosde om zijn spanmaat niet uit het oog te verliezen. Zo zag hij pas de D.I.1502 toen hij op amper twee scheepslengten van de O.198 was genaderd.

Op dit ogenblik had Vanhoorne dan nog het ongeluk naar stuurboord te geven in plaats van on-

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen

N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)

De Z.400 gedoopt

Zondagnamiddag ging de plechtige doop door van de Z.400 genaamd «Broeder Isidoor». Dit nieuw vaartuig is een houten visvangster en werd gebouwd op de scheepswerf Hillebrand te Coillie voor rekening van reder mevrouw Charlotte Malfeyt, echtgenote Omer Vandierendonck uit Heist. Het schip heeft de volgende karakteristieken: lengte overmeten 20,70 m., diepgang 3 m., breedte 5,60 m. Het schip is uitgerust met een MAK motor van 160 pk en mede de volgende boordinstrumenten: radio, zend- en ontvangpast, diep-

temeter en richtingzoeker. Dit schip werd speciaal opgedragen aan de Zalige Broeder Isidoor.

Inderdaad, dhr Omer Vandierendonck is nog steeds lijdend tengevolge van de schipbreuk van zijn vaartuig, de Z.713 «Carnotte» die in 1949 strandde en verloren ging voor de kust van Raversijde. Op de doopplechtigheid was de 75-jarige Frans Deloor aanwezig die voor het eerst een vissersvaartuig zag in de loop van zijn 75 jaren. Deze is de jongste broer van Broeder Isidoor en werd speciaal uitgenodigd door de familie Vandierendonck-Malfeyt. Het nieuw vaartuig werd gewijd door E. Pater Angelus van de orde der Passionisten uit Wezembeek. Als meter en peter fungerden Juliette Vandierendonck en Leopold Vandierendonck, kinderen van de reder. Het schip maakte een korte maiden trip en zal ter visvangst uitvaren met volgende bemanning aan boord: stuurman Leopold Vandierendonck, de zoon van de reder; mo'orist Eugène Van Beveren; matrozen Leopold Van Dierendonck en Louis Cattoor. Allen zijn woonachtig te Heist.

We wensen aan deze aanwinst voor de Zeebrugse visserijvloot een behouden vaart en rijke vangsten.

TWEE STRANDINGEN BIJ OOSTENDE

De Raad hoort nog de rijkskommissaris in de zaak van O.132 «Christoffel Coombus», die op 8 november strandde te Bredene. Hij wijst op de navigatiefout van schipper Bacquert Marcel en de zes spontane bekentnissen en vraagt een schorsing van 10 dagen.

Op 2 november strandde te Oostende op korte afstand van de haven de O.153 «Prins Boudewijn» schipper Legein Albert. De schipper verklaart ter zitting dat regelmatig werd gediapt met de dieptemeter maar hij geeft tenslotte toe dat hij de dieptemeter niet uit het oog had moeten verliezen. Zo zou de verandering van 5 naar 2 vadem hem niet ontsnapt zijn. Op 28 maart zal de heer Plummers zijn straf vorderen.

EEN BETICHTE IN DE ZAAK O.315

Men herinnert zich nog het verstaan van de O.315 voor de Schose kust op 15 december. Een der getuigen, matroos Jooris Pierre, wordt thans als betichte gedagvaard. Hij bevestigt zijn vorige verklaringen. Als man aan het roer rustte op hem een grote verantwoordelijkheid. Hij verklaart dat het de gewoonte was pas ieder kwartier te diepen. Vooraleer de schipper zich ter kooi begaf, zag hij de wal, daarna niet meer. Strafvordering op 28 maart.

OPROEP TOT DE OUDGEDIENDEN VAN DE SCHOOLSCHEPEN EN VAN DE ZEEVAARTSCHOLEN

In april a.s. wordt het vijfjarig bestaan van de schoolschepen en van het onderwijs in de zeevaartkunde gevierd en herdacht, dat het vijf jaar geleden is, dat de «Graaf de Smet de Naeyer», schipbreuk leed. Verder zal huide gebracht worden aan alle zeelieden die het slachtoffer van hun plicht werden.

Bij deze gelegenheid wordt een dringend beroep gedaan op alle «oudgedienden», om zich bekend te maken en onmiddellijk hun namen en adressen op te geven aan het sekretariaat van de Vriendenkring der Oudgedienden van de Schoolschepen. «De Kring Georges Lecoin», 32, Dodonéstraat te Ukkel-Brussel, tel. 44.15.57. Deelt allen deze oproep mede aan de «oudgedienden» die u kent!

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALLEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

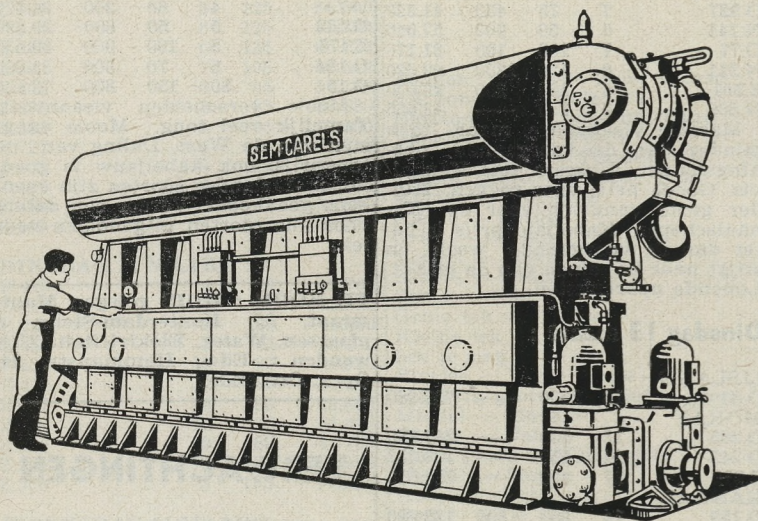
Nieuwbouw - Ombouw - Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)



SEM-CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o14, REDERIJKAAI
OOSTENDEAlgemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

De Franse sardienenvisserij

Frankrijk kent een belangrijke sardienenvisserij, die bedreven wordt van de Atlantische kust tot in het Kanaal, aan de kusten van de Middellandse Zee en voor Algerië.

De voornaamste vangplaatsen bevinden zich aan de Westkust van Bretagne met als belangrijkste havens: Douarnenez, Quiberon, Audierne en Concarneau.

Er wordt aldaar gevist met koters, die een lengte hebben van 10 tot 14 meter en begeleid worden door één of twee jollen.

De sardienenvangst begint in juni in het zuiden van de Bretoense westkust, en gaat langzamerhand hogerop tot in het Kanaal, tot december.

Het principe van de sardienenvisserij bestaat hierin, de sardien naar de oppervlakte te lokken door het gebruik van een lokaas.

Dit bestaat uit gemalen kuit van kabeljauw, makreel of haring. Deze kuit moet echter uit andere havens betrokken worden, voornamelijk Fécamp en Boulogne. Zelfs uit Nederland wordt gezouten kuit ingevoerd, evenals uit Noor-

wegen, Engeland en Duitsland.

De prijs van deze kuit heeft dan ook een grote invloed op de sardienenvisserij. Vorig jaar, toen de opbrengsten zeer klein waren, (in augustus 1955 werden in Douarnenez slechts 141 ton sardien aangebracht, tegen 488 Ton in augustus 1954) werd hierover ten zeerste geklaagd. De slechte vangsten waren een gevolg van het feit, dat sardien lichtschuw zijn en men tijdens de zomerperiode meestal een wolkenloze hemel had.

De vangsten van de naar de oppervlakte gelokte sardien, wordt hoofdzakelijk bedreven met drijfnetten, de zg. «filets droits». Deze zijn helderblauw gekleurd met klederverf, terwijl hiervoor vroeger koper-vitriool gebruikt werd. De maasgrootte gaat van 10 tot 20 mm. Aan het net zijn talrijke kurken bevestigd.

Alleen aan de Middellandse Zee worden gebruikte netten gebruikt, terwijl in Concarneau reeds enkele netten in nylon in gebruik zijn.

Ieder jaar wordt in Concarneau het «Feest der Blauwe Netten» gevierd, waar miniatuurnetjes verkocht worden ten voordele van de op zee gebleven sardienenvissers.

DE VEERDIENST WEER IN GEBRUIK

Na een stopzetting van een achttal dagen is de veerdienst sedert zaterdagmiddag weer in gebruik genomen.

De pers heeft niet nagelaten de gebrekkige werking van deze dienst aan de kaak te stellen. Het is meermalen gebeurd dat de veerboot niet kon uitvaren, hetzij wegens technische storingen van de motor, hetzij wegens de weersomstandigheden. Vooral gedurende de vorstperiode heeft de boot en de motor fel te lijden gehad. Nu wij weer een gematigde temperatuur hebben mogen wij uitzien naar een perfecte dienst van de veerboot. Maar... vermoedelijk zal deze perfectie weer gebroken worden. Inderdaad de aanlegplaats aan de Istanbul is bij lage waterstand moeilijk geschikt om een boot te meren. Deze week reeds hebben wij vastgesteld dat de boot op het slijk rust, zodat ze met een tiental minuten vertraging is moeten afvaren. Kan hieraan niet verholpen worden?

Luidens inlichtingen zou er op deze plaats niet mogen gebaggerd worden. Bestaat er dan geen andere mogelijkheid om het slijk daar weg te krijgen? Wie is er verantwoordelijk voor deze toestand. Het stadsbestuur, dat de uitbating van de overzetsdienst subsidieert? Of het Bestuur van Bruggen en Wegen onder wiens bevoegdheid het onderhoud van de havengeul valt?

Verder is de geul naar het tijdok en kuiskbank ook niet zonder gevaar bij een lage waterstand. In het midden van de geul kan men ongehinderd door varen, doch eens in de nabijheid van de palen voelt men reeds het slijk. En zeggen dat er een tweetal maanden geleden op deze plaats werd gebaggerd!

Wij zijn er mede akkoord dat de uitbater van de veerboot zijn verplichtingen moet nakomen zoals deze in het kontrakt bepaald worden, maar de stad Oostende moet er eveneens voor zorgen dat deze persoon in de mogelijkheid worde gesteld deze overeenkomst na te leven. Dan alleen zal men kunnen spreken over een veerdienst die aan iedereen voldoening schenkt

BREMERHAVEN : BELANGRIJKSTE DUITSE VISSERSHAVEN

In 1955 werden in Bremerhaven 286 miljoen kg vis verkocht, voor een waarde van 102 miljoen mark. Op te merken valt dat de aanvoer van verse vis dit jaar ook gedurende het haringseizoen bevredigend was.

Van de West-Duitse vloot, welke in totaal uit 215 eenheden bestaat, hebben 113 schepen Bremerhaven als thuishaven.

Er bestaat eveneens een belangrijke visindustrie, die in het jaar 1955 een verhoogde omzet kende, zowel wat betreft de viskonserven, als de marinaden, de gerookte vis en de diepgekoelde vis.

In de vissershaven, met zijn 3 grote verkoopschalen, zijn op een oppervlakte van ongeveer 700 ha 170 firma's bedrijvig.

Van elke twee vissen, die in Duitsland gegeten worden, is er één afkomstig uit Bremerhaven.

—Gent

VAN 3 TOT 9 MAART 1956

Tongen (3 à 4 in 1 kgr) 60-65 ; voor-kleine tongen 55-58 ; tarbot grote 80 ; middelmatige tarbot 55 ; middelmatige griet 45-50 ; grote iek 32 ; kleine iek 28 ; grote schelvis 48-50 ; middelmatige schelvis 30 ; rog 20-25 ; gekuiste rog 44-49 ; kabeljauw 22-40 ; gullen 18-22 ; ho-zemondhamme 55 ; wijting 16-18 ; gepelde hondshaai 48 ; makreel 24 ; rode knorhaan 23-25 ; repen zeebaars 44-47 ; ijle haring 15-16 ; heilbot 65 ; koolvis 28-30 ; garnaal 50-60 F per kg.

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

Een 2000 bennen vis minder dan de voorgaande week. De grootste aanvoervermindering is deze van het Kanaal van waar plm. 3500 bennen minder op de markt waren. Ook van de Witte Bank werd minder vis aangebracht. De aanvoer van IJsland, Moray Firth en West daarentegen was groter.

Alles bijeen genomen waren meer tongen op de markt, de prijzen voor deze fijne vissoort waren echter lager dan voorgaande week en daalden van openingsmarkt naar sluitingsmarkt. Alleen op de maandagmarkt kregen we hogere tongprijzen. Hetzelfde verschijnsel werd waargenomen voor de kabeljauw en de meeste andere soorten. Waar daarenboven de vangsten minder groot waren, waren talrijke besommingen, vooral op de sluitingsmarkt, volstrekt onvoldoende. Op enkele vangsten na was de kwaliteit goed verzorgd. In totaal werden 21.215 bennen vis en 42.000 kgr. tong aangebracht uit 75 vangsten verdeeld als volgt:

	12-3-1956	12-3-1955	14-3-1955
Tongen, grote — Sole, grosse	29,20-33,20	27,—32,—	27,60-32,50
3/4 tongen — Sole 3/4	35,80-42,—	32,50-34,—	29,40-31,—
Bloktongen — Sole moyenne	37,40-45,40	34,80-38,60	31,20-33,—
Voor-kleine — Petite	34,—46,50	33,60-39,40	28,80-31,40
Kleine tongen — Toute petite	25,60-33,—	25,80-28,—	20,—25,50
Tarbot, grote — Turbot, gros	36,—44,—	37,40-45,—	39,—43,—
Middel — Moyenne	29,—34,—	28,—38,20	30,—36,—
Kleine — Petite	19,—24,—	18,—23,50	17,—20,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	4,—6,—	5,40-6,40	5,40-5,80
Grote iek — Grosse	7,60-11,80	9,80-12,—	9,40-12,60
Kleine iek — Petite	11,—13,40	13,—13,40	10,40-15,20
Iek 3e slag — 3e sorte	11,—13,—	13,80	9,80-13,20
Platjes — Toute petite	5,60-7,40	3,60-5,80	2,40-6,80
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	11,40	9,40	6,20-7,—
Kleine — Petit	9,20-13,—	8,80-10,60	6,—8,60
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....
Middel — Moyen	19,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Rog — Raie	3,80-13,—	2,60-9,60	2,40-7,—
Rode poon — Perlon	5,—11,80	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	3,20-5,—	2,30-3,20	2,40-4,—
Kabeljauw — Cabillaud	7,20-17,—	7,60-15,20	5,40-11,40
Gullen — Petit cabillaud	5,20-10,20	6,—8,40	3,40-5,40
Hozemondhamme — Baudroie	21,—28,—	21,—23,—	19,40-26,—
Wijting — Merlan	8,60-14,—	9,—12,20	5,40-8,40
Schar — Limande	5,60	6,—	3,40
Steenhol — Sole limande	6,20-13,50	7,—17,20	6,80-7,40
Zeehaai — Aiguillat	8,—11,30	.....	8,80-9,10
Hondshaai — Rousette	8,—10,—	7,70-8,60	6,40-7,70
Arend (Pieterman) — Gr. vive	33,—37,—	36,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	5,50-13,—	5,20-10,60	5,—7,—
Keilrog — Raie radiée	7,80-18,—	6,—15,—	4,60-10,40
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	11,—13,50	8,—15,—	5,—9,—
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....
Lom — Erosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5,—5,50	5,—	.....
Leng — Lingue	.....	6,—6,20	.....
Schartong — Cardine	9,—	7,20-10,—	6,—9,—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	3,40-4,80	2,60-3,40
Heilbot — Flétan	31,—39,—	.....	.....
Koolvis — Colin	6,—7,60	3,80-7,—	3,—5,40
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	11,30	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	7,80-11,—	8,20	6,60
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

6 IJslanders met 9.200 bennen vis. Prijzen daalden van de eerste naar de laatste markt. Woorl kabeljauw was zeer goedkoop.

Negen schepen van de Moray Firth voeren 3.610 bennen vis aan. Sommige schepen maakten wel wat al te lange reizen waardoor de kwaliteit wel wat te lijden had.

21 Kanaalvaartuigen voeren 4.790 bennen vis en 6.800 kgr. tong aan. Kleinere vangsten dan de vorige week, waardoor sommige schepen onvoldoende opbrengsten boeken.

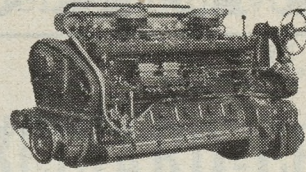
12 Witte Bankers met 525 bennen vis en 17.750 kgr. tong. Meestal kleine vangsten en vooral op de sluitingsmarkt lage prijzen. Talrijke niet lonende besommingen.

2 vaartuigen van de Oost met 220 bennen vis en 1.200 kgr. tong. Tenslotte nog 25 Westschepen met 2.865 bennen vis en 15.900 kgr. tong. Mooie kwaliteit en tamelijk grote vangsten.

Maandag 12 maart :

IJSLAND	MORAY	KANAAL
O.92 18 2000 — 602.070	O.228 19 400 — 174.030	O.313 17 200 550 115.260
O.294 18 2450 — 791.540	O.94 18 400 — 208.240	Z.330 15 170 300 92.260
O.269 18 850 — 297.840	O.124 18 400 — 232.380	O.244 14 160 500 103.830
O.331 18 800 — 292.470	O.94 18 400 — 208.240	O.115 13 200 350 107.490

GLENIFFER



De betrouwbare Schotse motor voor de visserij. Modellen van 24 pk tot 160 pk. Vraagt eens om toezending van een catalogus.

N.V. MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat) — Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)
ANTWERPEN

O.154	11	250	200	105.040	O.215	18	300	—	120.880
Z.581	15	200	1200	157.140	O.237	14	410	—	146.361
O.132	13	200	400	124.310	KANAAL				
O.138	13	200	600	149.880	O.283	15	280	300	92.160
O.122	13	160	350	103.690	O.235	13	280	300	100.560
O.210	16	160	300	99.910	O.329	13	300	—	104.760
O.345	8	180	600	81.836	WITTE BANK				
O.127	13	700	2000	115.510	Z.504	12	50	1250	63.100
WITTE BANK					Z.510	11	40	1200	55.690
O.193	16	60	2200	123.810	Z.419	10	30	1000	57.440
WEST					Z.472	10	25	1000	44.240
O.277	14	160	200	70.580	O.166	13	25	1300	54.890
O.346	7	200	300	81.710	Z.540	10	25	1300	60.870
E.003	7	120	500	78.800	O.227	13	30	1500	70.470
O.196	6	120	400	67.540	OOST				
N.744	6	50	800	57.330	Z.519	8	160	600	70.272
N.737	6	60	600	60.580	Z.199	10	60	600	46.970
N.805	6	50	600	52.010	WEST				
O.327	7	75	450	41.320	O.152	8	50	1000	50.010
N.741	6	50	900	57.640	O.75	4	60	200	24.770
O.77	7	100	100	31.170	O.532	5	50	600	29.390
N.211	8	120	1200	92.620	Z.476	8	100	900	59.555
Z.561	5	100	200	43.030	O.184	5	70	300	31.265
N.806	5	100	—	43.655	O.15	80	150	800	73.430

Massale visaanvoer, maar toch minder dan de voorgaande openingsmarkt. Weerom veel Kanaalvis. Goede prijs voor roggen. Minder grote vangsten voor de Kanaalschepen. Kabeljauwprijs is beter dan de voorgaande week en stijgt naar het einde van de markt.

Dinsdag 13 maart :

IJSLAND	MORAY	KANAAL
O.81 18 2300 — 739.380	O.285 12 500 — 247.380	O.153 14 250 100 132.690
O.242 11 450 — 193.382	O.242 11 450 — 193.382	O.155 14 350 250 158.640
Z.212 17 400 — 184.520	Z.212 17 400 — 184.520	O.220 15 100 250 55.330
O.153 14 250 100 132.690	Z.226 13 480 — 181.940	O.265 14 200 250 97.940
O.155 14 350 250 158.640	O.265 14 200 250 97.940	O.119 14 200 — 87.320
O.220 15 100 250 55.330	O.102 14 270 — 120.590	WITTE BANK
Z.226 13 480 — 181.940	Z.321 13 60 1600 72.420	O.173 12 40 1600 88.060
O.265 14 200 250 97.940	O.268 11 60 1800 100.890	WEST
O.119 14 200 — 87.320	N.7 6 80 200 37.180	O.267 4 80 — 23.860
O.102 14 270 — 120.590	N.22 6 30 800 47.750	N.820 6 35 600 47.810
WITTE BANK	Z.251 5 130 400 65.870	O.147 5 90 1000 61.116
Z.321 13 60 1600 72.420	Z.93 9 100 1000 75.106	Minder vis dan gisteren, vooral van IJsland. Kabeljauwprijs ligt lager, ook tong en rog is goedkoper. Door gaans goede kwaliteit. IJslandse kabeljauw is eveneens goedkoper. Niet alle besommingen zijn lonend.
O.173 12 40 1600 88.060		
O.268 11 60 1800 100.890		
WEST		
N.7 6 80 200 37.180		
O.267 4 80 — 23.860		
N.22 6 30 800 47.750		
N.820 6 35 600 47.810		
Z.251 5 130 400 65.870		
O.147 5 90 1000 61.116		
Z.93 9 100 1000 75.106		

Woensdag 14 maart :

IJSLAND	MORAY
O.318 18 800 — 253.480	O.231 12 350 — 129.900

TE KOOP : HUIS gelegen Muntstraat, 35, Konterdam-Stene, 6 plaatsen. Water. Elektriciteit. Zich wenden : Edw. Hammanstr. 24, Opex, Oostende.

VERWACHTINGEN

MAANDAG 19 MAART :

IJsland : O.89 ; O.217 ; O.224 ; O.335 ; O.298 (2300 b.).
Moray : O.239 ; Z.405.
Kanaal : O.131 ; O.278 ; O.284 ; O.312 ; O.175 ; O.87 ; O.232 ; O.269 ; Z.421.
Witte Bank : Z.171 ; Z.528.
West : O.77 ; N.806.

DINSDAG 20 MAART :

IJsland : O.216 ; O.85 ; O.286 ; O.236 ; O.293 (3000 b.).
Kanaal : O.191 ; O.120 ; O.279.
Witte Bank : O.183 ; O.282 ; O.247 ; Z.422 ; Z.537.
West : O.276 ; O.346 ; O.327.
Moray : O.305

WOENSDAG 21 MAART :

IJsland : O.88.
Kanaal : O.105 ; O.139 ; O.140 ; O.66 ; O.342 ; O.256 ; O.165 ; O.326 ; O.200 ; O.204 ; O.295 ; O.25 ; O.187 ; Z.291 ; Z.25.
Witte Bank : Z.546.

VERMOEDELIIK :

Van 120 tot 239 pk :
8-3 : O.128 (K).
13-3 : O.196 (W).
14-3 : O.147 (W) ; O.15 (W) ; O.267 (W).
15-3 : O.532 (W) ; O.184 (W).

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

IJSLANDSE VISSOORTEN

	12-3-1956	13-3-1956	14-3-1956
Schelvus groot	10,80-14,60	10,80-15,20	6,80-11,—
Midd.	6,60- 9,—	8,— 9,—	5,60- 5,80
Klein	5,80-10,50	6,— 7,60	4,40- 5,80
Kabeljauw	5,20-11,—	5,20- 7,60	5,— 5,40
Gullen	6,60- 7,40	6,20- 6,80	5,80
Wijting	7,20- 9,40	7,40- 7,60	5,40- 6,80
Schaat	10,—18,—	16,—	.....
Zeebaars	12,—12,50	15,—	3,—13,60
Leng	5,80-13,20	5,80- 7,—	4,60
Schartong	7,80-10,—	.....	.....
Heilbot	19,—50,—	20,50-50,—	18,60-40,—
Koolvis	5,60- 7,—	4,20- 5,40	.....
Hondstong	8,—13,—	14,—	5,—
Zeewolf	7,40- 8,80	.....	5,40
Platen	6,60- 8,20	7,8 0- 8,60	8,—

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
12-3	32	556.550	4.839.951			
13-3	21	348.950	2.819.074			
14-3	22	196.900	1.740.463			
Tot.	75	1.102.400	9.399.428			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

8-3	19	4.281	75.402	15,—	20,—	17,61
9-3	10	2.129	36.779	11,—	20,—	17,27
10-3	19	4.658	34.620	6,—	11,—	7,36
12-3	9	1.370	23.087	15,—	20,—	16,85
13-3	6	1.269	18.657	11,—	17,—	14,70

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

8-3	51	19.457	445.645	17,—	27,—	23,90
9-3	45	25.255	447.131	8,—	24,—	14,70
10-3	41	21.982	165.298	4,—	11,—	7,51
12-3	33	23.443	183.541	4,—	11,—	7,82
13-3	37	15.811	175.421	6,—	15,—	11,09
14-3	22	11.380	260.455	16,—	27,—	22,88

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

8-3	9	1.610	27.083	12,50	20,—	16,82
9-3	11	1.160	20.058	14,50	19,—	17,29
10-3	9	767	15.187	16,50	23,—	19,80
12-3	5	974	14.732	12,50	17,—	14,93
13-3	5	299	4.065	12,50	17,50	13,59
14-3	9	890	13.634	14,—	19,50	15,38

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

8-3	1	1.925	21.037
12-3	11	26.350	355.158
14-3	9	16.954	130.534

BRUSSEL

VAN 3 TOT 9 MAART

Tongen (3 à 4 in 1 kg.) 68-78 ; voor-kleine tongen 70-72 ; kleine tongen 58 ; tarbot grote 110-100 ; middelmatige tarbot 72 ; middelmatige griet 52 ; kleine griet 44 ; kleine iek 32 ; middelmatige schelvis 36-56 ; rogvlerken 72-70 ; kabeljauw 30-54 ; hozemonddhamme 64 ; wijting 24-28 ; makreel 28 ; rode knorhaan 29-35 ; repen 54-52 ; volle haring 18 ; heilbot 90 ; koolvis 46 ; garnaal 70 F per kg.

N. PARLEVLIET 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)

Wenken voor
de kleinhandelBEHANDELEN VAN
GEROOKTE VIS

Gerookte vis wordt voornamelijk bekomen uit vissoorten met een groot vetgehalte.

Hij moet niet alleen koel, maar ook droog bewaard worden. In tegenstelling met verse vis, is de vochtigheid voor gerookte vis zeer gevaarlijk, gezien daardoor schimmel ontstaat.

Gerookte vis mag dus nooit met ijs in aanraking komen.

Iedere nieuwe zending moet zorgvuldig onderzocht worden. Is er een begin van schimmelvorming, maar zijn de reuk en de smaak nog onaangetast, dan kan men de vis voorzichtig afwrijven, met een doek in zout water gedrenkt.

Ook kan men hem langer goed houden door zout tussen de verschillende lagen te strooien.

Kisten met gerookte vis moeten geplaatst worden met het deksel naar onder, dit wegens het groot vetgehalte.

Plaatst men de kist met het deksel bovenaan, dan loopt het vet naar onder in de kist, en drogen de bovenste lagen uit.

VISHANDELAARS !

NEEMT EEN

ABONNEMENT

OP ONS BLAD !

HAVENBEWEGING
ZEEBRUGGE

Tijdens de afgelopen week kwamen volgende zeeschepen de haven van Zeebrugge binnengevaren om er hun goederen te lossen of om een nieuwe lading op te nemen :

Nederlands ms DENI van Londen naar Londen met 131 T aardappelen.

Nederlands ms DUIVELAND met 1162 T kolen van Goole, naar Kopenhagen met 1144 T cokes.

Nederlands ms FRAM met 203 T gerst van Fosdyke naar Zwijndrecht.

Duitse ms BIRKENFELS van Antwerpen naar Rotterdam met 1736 T onderdelen van spoorwagens.

Duitse ms NADY met 2220 T dieselolie van Sheerness naar Rotterdam.

Zweeds ss GOVAN van Erbsjerg naar Norresund Bay met 1049 T cokes en 80 T bunkerolen.

Noorse ss REIAS van Trepani naar Oppevik met 97 T fuel-oil.

Panamees ss CALTEX ATHENS van Sidon naar Rotterdam.

Zweeds ss LAGAN van Helsingborg naar Bilbao met 70 T bunkerolen.

Zweeds ss HOLLANDIA van Göteborg naar Rouen met 120 T bunkerolen.

Frans ss SUFFREN van Boulogne naar Boulogne met 102 T fuel-oil.

Duits ms SCHEPPING van Rotterdam naar Gulf of Mexico met 571 T fuel-oil.

Frans ss REV. P. YVON van Boulogne naar Boulogne met 92 T fuel-oil.

Nederlands ms ANJA van Boston met 305 T gerst naar Noord Beveland.

Noors ms GUNAR BROVIG met 2.41 T fuel-oil en 711 T oil van Antwerpen naar Koeweit.

Duits ms JUELSAND met 417 T oil van Antwerpen naar Oostende.

Noors ms MANX van Londen naar Sandorf met 150 T bunkerolen.

Frans ss GEN. AUPICK van Boulogne naar Boulogne met 193 T bunkerolen.

Panamees ss DABAIBE van Rochester naar Vigo met 200 T bunkerolen.

Zweeds ss POLARIS van Rieme naar Casablanca met 250 T bunkerolen.

Duits ms BIRKENFELS van Rotterdam naar Karachi met 52 T stukgoed.

Fins ss PENELOPE van Gramp-ton naar Oran met 177 T fuel-oil.

Nederlands ms DIETERT van Londen naar Goole met 400 T blikafval.

Engels ss KYLEBIRN van Newport met 921 T kolen naar Grimsby.

Nederlands ms NEERLANDIA van Portland met 490 T witsteen.

Nederlands ms ALBION van Duinkerke naar Antwerpen met 200 T tarve naar Antwerpen.

Veertien Ferry-Boats verzekeren deze week de regelmatige overtocht Zeebrugge-Harwich en terug.

SCHADEGEVALLEN DER ZEEBRUGSE VLOOT

Bij het uitvaren ter visvangst viel de motor van de Z.54, schipper-eigenaar Savels René, plots stil. Bij nazicht stelde men vast dat een cilinder warm gelopen was. De hulp werd ingeroepen van de Z.611, schipper-eigenaar Popelier Jozef, die juist terug kwam van de visserij en het vaaruij behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

Toen de Z.611, schipper eigenaar Popelier Jozef, terug ter garnaalvangst uitvoer, moest hij eveneens de Z.55, schipper Ackx Emiel opslepen, die een defekt had aan de brands, ofpomp op 3 mijlen buiten de havendam. Ook deze sleeper verliep normaal.

Toen de Z.515, schipper-eigenaar Van Dierendonck René, zich ter garnaalvangst bevond, leed het schip motordefekt. Bij nazicht stelde men vast dat de krukpen van de eerste cilinder warm en vastgekomen was. Het schip kon de motor niet meer aanwenden en deed beroep op de nabijvissende Z.520, schipper-eigenaar Van Torre Albert, die het defekte vaartuig behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

Ter visvangst leed de Z.183, schipper Janssens Gustaaf, motordefekt. Bij nazicht stelde de motorist vast dat de kruk van de motor gebroken was. Men riep langs de radio de hulp in van de Z.149, schipper De Paepé André, die in de nabijheid viste en het vaartuig behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

Ter visvangst ter hoogte van de Ploefboel brak de vislier van de Z.443, schipper-eigenaar Desmidt Leopold, toen ingewonden werd op de korre. De bemanning kon dan toch uit eigen kracht de korre aan boord hijsen, waarna koers gezet werd naar de thuishaven.

Toen de Z.182, schipper-eigenaar Vlietinck Louis, zich ter visvangst bevond, hoorden zij plots een hevige slag in de machinekamer. Toen men ging kijken, zag men dat een groot stuk uit het aandrijf wiel van de lier op de grond lag er dat de motor waar het stuk afgesprongen was goeiend rood stond. De motor werd inderhaast afgelegd en men riep de hulp in de Z.404, schipper-eigenaar Meyers Leon. De opsleping vorderde echter niet.

De Z.478, schipper eigenaar Desmidt Kamiel, bevond zich ter garnaalvangst, toen wegens een onbekende oorzaak vastgesteld werd, dat de olieleiding tussen de filter en de motor afgebroken was. De motor werd aanstands afgelegd en de hulp werd ingeroepen van de Z.414, schipper-eigenaar Utterwulge Germain, die in de nabijheid zich ter garnaalvangst bevond en het vaartuig behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

Bij het inhalen van de korre van traag en de hulp werd eveneens ingeroepen van de Z.485, schipper-eigenaar Huyghe Albert, die eveneens het vaartuig op sleeptouw de Z.404, schipper-eigenaar Meyers Leon, ter garnaalvangst, brak de top van de motor, met het gevolg dat de korre met de hand ingehaald moest worden, waar men na veel moeite in geluk een koers gezet werd op eigen kracht naar de haven van Zeebrugge.

Nieuwe Passagierslijn ingelegd TE ZEEBRUGGE

Een nieuwe passagierslijn op Amerika en Kanada werd zondag 11, ingelegd ter gelegenheid van de eerste aankomst van een der schepen van de Home Lines die een georganiseerde dienst inrichten. Het was het mooi Panamees motorschip ITALIA dat onze haven binnenvliep. Het meldde zich rond 10.30 u. aan, rond 11.45 u. verscheen het statig passagiersschip aan de kop van de havendam, de sleeptroos Scaldis uit Antwerpen nam de sleeptros over en de sleeptroos Rolf Gerling, Graaf Visart en Elisabeth Letzer, legden zich klaar voor de begeleiding, de loodsboozette loods Georges Mercier aan boord voor het binnenvaren der haven. Het schip naderde mooi door de havengeul. Honderden, ja duizenden kijklustigen hadden op de havendam plaats genomen, ter hoogte van het zeestation, waar het schip zou aanleggen. De havenbrigade der rijkswacht moest de weg vrijhouden voor de passagiers en hun reisgoed. Het schip dat 22.000 Ton waterverplaatsing heeft en 13.777 Ton laadvermogen, heeft een lengte van 134 meter, had een diepgang van 28 voet en biedt plaats voor 1200 passagiers. De bemanning, allen Duitsers, bestaat uit 435 man. Het schip heeft drie dekken. Van op de kapiteinspost hoorden wij de bevelen in het Duits weerklinken en in een drie kwart uur lag het schip veilig geankerd recht over het zeestation. Het schip kwam van de haven van Hamburg en had reeds enkele honderden passagiers aan boord. De dertig reddingsboten van ieder 5 man, stonden langs weerszijden van het schip op twee rijen opgesteld. Nadat de loopbrug aangelegd was, begaven de verschillende personaliteiten zich aan boord van het schip alwaar zij verwelkomd werden door de kapitein Pabst. Daarna kwamen de genodigden terug van boord tezamen met de kapitein van het schip en werd er een korte ontvangst gehouden in de burelen van de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen. Voigende personaliteiten werden aldaar opgemerkt: van Outryve d'Ydewalle, gouverneur der provincie, vergezeld van zijn dame; burgemeester Van Hoestenbergh; Schepen P. Van Damme, voorzitter van de M.E.Z.I.; dhr Cosulich, zoon van de

genaar van de schepen der Home-Lines; Thronon, van de maatschappij De Keyser-Thronon; Hergurt, Perryman en Duchene van de Z.B.S.C.; Seeman, walkapitein van de Home Lines; Waterschout Luyens; havenkapitein Beeken; Thoof, brigadier der zee-politie e.a. Na korte heilwensen vanwege de verschillende voorzitters en door dhr burgemeester overhandigde dhr burgemeester een ets van Brugge aan de afgevaardigde van de Home-Lines, de heer Van Damme als voorzitter der M.E.Z.I. overhandigde de eremedaille der M.B.Z.I. aan de heren Cosulich en Thronon, kapitein Pabst en walkapitein Seeman werden elk met een geschenk bedacht. Na een heildronk op de verdere goede werking van de nieuwe passagierslijn, verlieten de genodigden de burelen en begaven zich terug naar de kade. Onderzussen waren reeds de passagiers aan boord gestapt ten getale van 95. Hun bagage werd aan boord geplaatst door de mannen van de Bunkering Station. Het was 15.30 u. toen de scheepshoorn voor het laatst weerklonk en de loods aan boord stapte, waarna het schip vertrok uit onze haven met eene bestemming Quebec, terwijl het boordorkes het «Vaarwel» aanhief. Vele familiesleden moesten hun tranen onderdrukken bij het horen van de wegstervende klanken.

S.A. BELGE DU «FROID INDUSTRIEL» Handregister van Costende Nr 39

De gende houders worden verzocht de gewone algemene vergadering bij te wonen welke zal worden gehouden op ZATERDAG 31 MAART 1955, om 11 uur, te Costende, 14, Federikaal.

Dagorde: 1) Versagen van de Beheerraad en van het College der Commissarissen. 2) Goedkeuring der balans en der verlies- en winst-rekening op 31 december 1954. 3) Ontlasting te verlenen aan Beheerders en Commissarissen. 4) Statuair benoemingen: Neerlegging der titels (art.26) ten socialen zede of bij de Bank van Brussel te Oostende, vijf dagen vóór de vergadering. (495.V)

EEN AMERIKAANSE JOURNALISTE ONTDEKT DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Miss Cl. Paddleford, redactrice van het Amerikaanse dagblad «New-York Herald Tribune», een der grootst Amerikaanse dagbladen, bezocht vorig jaar ons land en stelde een reeks artikelen over het voedsel in ons land op. Deze werden thans uitgegeven door de Belgische voorlichtingsdienst in de V.S. in een boekje getiteld «Belgium, a land of Plenty».

Er is een prachtig artikel in met mooie foto's over de vismijn te Oostende en de Belgische Zeevisserij.

Deze Amerikaanse beschouwt de Oostendse vismijn als de grootst en nieuwste vismarkt van Europa, waar men alle vissoorten aantreft die de Amerikanen kennen maar opzij laten liggen.

Eenevens een kleurrijke beschrijving van de verschillende merkwaardigheden welke in de Oostendse vismijn te zien zijn, geeft ze enkele typering op van de visser, die ze als de «best of the best» aanziet.

Al de aangename en onaangename ervaringen welke een dergelijk bezoek opleveren, zijn voor haar een stap in het onbekende, maar tevens een verruiming van haar kennis.

Ook haar korte statistiek over de produktie der Belgische visserijvloot getuigt van een bewondering voor de prestaties van onze vissers, welke men in verhouding moeten stellen tot hun beperkte mogelijkheden.

De Costendse Kursaal is een paleis, waar men benevens het aanschouwen van de prachtige inrichtingen, het restaurant, een der heerlijkste is welke men kan bezoeken en waar men tevens kan genieten van rijke visschotels.

Als besluit van haar bezoek aan de «Koningin der Badsteden» vergeet ze niet haar «beer en dryfish»-maal aan te halen, welke ze als de lekkernij van een Oostendse bezoek bestempelt, nadat ze op de Visserskaai op een avond droogvis had gegeten met een lekker glas bier.



Het prachtige passagiersschip «Italia» in de haven van Zeebrugge.

VISHANDEL EN NIJVERHEID

Waar zijn er Viswinkels of geen?

LUXEMBURG

In de provincie Luxemburg telt men 28 gemeenten met een totale bevolking van 56.781 inwoners die beschikken over viswinkels; vele dezer winkels worden gehouden door kruideniers of door groentehandelaars.

In 95 gemeenten tellende 65.795 inwoners is de visdistributie in handen van leuhandelaars.

In 87 gemeenten tellende 50.641 inwoners is het verbruik van verse zeevis onbekend.

In 27 gemeenten met een bevolking van 35.652 inwoners is het mogelijk een winkel te openen voor de verkoop van verse zeevis en andere visserijproducten.

ARRONDISSEMENT AARLEN
Gemeenten waar de verse vis onbekend is — Aantal inwoners.

Bonnert	1.781
Guirsch	229
Hachy	1.550
Thiaumont	585
Tournich	705
Tontelange	499

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

Aarlen	11.000
Athus	5.700
Aubange	2.600
Halanzuy	2.743
Messancy	2.500

ARRONDISSEMENT BASTENAKEN

Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners.

Arbrefontaine	549
Bihain	1.163
Bovigny	1.400
Cherain	785
Flamierge	1.000
Hompré	850
Houffalize	1.150
Longchamps	1.235
Longueville	460
Longueville	796
Mabompré	691
Morhet	613
Montleban	455
Nadrin	513
Nives	297
Tailles	1.189
Tavigny	388
Tintange	525
Wibrin	525

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

Houffalize	1.150
Limerlé	1.872
Wardin	1.281

ARRONDISSEMENT MARCHE EN FAMENNE
Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners.

Amonines	350
Aye	627
Beausaint	541
Beffe	234
Bende	254
Erezée	864
Erneuville	558
Grandhan	715
Grandmanil	620
Grune	289
Grupont	260
Halleux	204
Harsin	420
Heyd	736
Hives	222
Izier	530
Malempré	242
Marenne	522
Mormont	638
Odeigne	366

Ortho	1.014
Rendeux	1.045
Roy	595
Samrée	756
Septon	349
Tohogne	1.323
Vaux-Chavanne	396
Villers-Ste-Gertrude	232

ARRONDISSEMENT NEUFCHATEAU

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

Herbeumont	769
Léglise	816
Longlier	1.183
Mellier	962
Orgeo	1.399
Paliseul	1.475
Wellin	972

Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners.

Anlier	830
Anloy	370
Aubu sur Semois	313
Arvenne	400
Bagimont	101
Bellevaux	259
Bras	738
Chanly	358
Ebly	516
Fays-les-Veneurs	531
Framont	248
Grandvoir	328
Haut-Fays	793
Jehonville	803
Les Hayons	180
Libin	1.142
Maissin	507
Moirey	320
Opont	528
Orgeo	1.399
Porcheresse	362
Recogne	750
Remagne	527
Rochehaut	412
St Médard	651
St Pierre	536
Sensenruth	297
Sugny	648
Tournay	536
Ucimont	288
Villance	628
Vivy	400

ARRONDISSEMENT VIRTON

Gemeenten waar verse vis onbekend is — Aantal inwoners.

Chantemel	326
Chassepierre	498
Fontenaille	371
Houdemont	437
La Cuisine	467
Muno	1.200
Mussy-la-Ville	820
Robelmont	287
Villers-sur-Semois	585

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

Éthe	1.682
Florenville	2.072
Izel	1.648
Jamoigne	1.160
Muno	1.200
Musson	1.860
Rulles	1.378
Ste Marie	955
St Léger	1.503
Tintigny	1.103

DE OCEAANSTATIONS EEN PARLEMENTAIRE VRAAG OVER DE IJZER

Tijdens de senaatszitting van 21 februari werd door de heer Delport, senator, de vraag gesteld, indien het niet mogelijk zou zijn door middel van de M.V. IJZER van het Zeewezen, zelf een halfstation uit te baten en dit voor een bedrag gelijk of lager dan het aandeel dat nu jaarlijks aan de O.A.C.I. betaald wordt, maar met al de voordelen die aan een eigen exploitatie verbonden zijn.

Door de heer Minister van Verkeerswezen werd volgend antwoord gegeven:

1. Uit de ondervinding van de jaren 1947 en 1948 blijkt dat het weinig waarschijnlijk is dat het monstren van een weerkundig schip gelijke of lagere lasten dan de huidige bijdrage zou medebrengen.

2. Niettemin wordt de mogelijkheid nagegaan een eenheid als weerkundig schip te gebruiken.

3. De keuze van de vorm van de Belgische deelneming aan de overeenkomst van Parijs, dd. 25 februari 1954, voor de periode ingaande op 1 juli 1957, zal plaats hebben vóór het einde van juni e.k.

De beslissing staat namelijk in verband met de belangrijkheid van de Belgische bijdrage die door de I.C.A.O. vóór 1 mei 1953 moet medegedeeld worden.

HERKOMPENSEREN VAN MAGNETISCHE KOMPASSEN

In het tijdschrift «Der Seewart» werd onlangs een toelichting verschaft over de deviatieveranderingen die bij de kompassen van het Ss. Heimdal optraden, nadat het ongeveer drie weken te Hamburg op een werf had gelegen. Er werden toen enige huidplaten vernieuwd en er werd ook elektrisch gelast.

Ongeveer twee weken na vertrek werd in de Oostzee bij een deviatiekontrolé op SE-koers op het standaardkompas een deviatie van — 1°5 en op het stuurkompas van — 10°5 bevonden. Kort daarop werd bij rustig weer een rondzwaai over S.B. gemaakt.

Ongeveer een maand na de kompensatie kon uit de verzamelde gegevens een nieuwe deviatietabel samengesteld worden. Hierbij bleek de maximum deviatie bij het standaardkompas 6°, bij het stuurkompas 11° te bedragen.

Hieruit volgt derhalve dat de navigatie de eerste weken na de kompensatie, vanwege de deviatieveranderingen zeer verzwaard is geweest. Schrijver besluit met de opmerking: dergelijke deviatieveranderingen bewijzen, dat in het belang van de veiligheid van het schip, een herkompensatie op zijn vroegst ongeveer twee weken na het verlaten van de werf dringend noodzakelijk is.

(Uit Nautilus maandblad van het Koninklijk Belgisch Zeemanskollege).

PROPAGANDA VOOR VIS

In het Gentse wordt veel gedaan om de vispropaganda in de scholen te doen ingang vinden. Mej. Rita Devuyt van de 4e graad zond ons naar aanleiding van een propagandales hiernavolgend gedichtje in. We lassen het graag in, want men kan niet genoeg propaganda doen in de scholen van het binnenland voor een groter vis- en garnaalverbruik.

(Voor gedicht zie blz. 3)

HET WERK VAN DE PROPAGANDA VOOR VIS IN 1955

Hierna volgt een korte uiteenzetting van het werk door de propagandavereniging voor visverbruik geleverd in 1955.

Door de lesgeefster werden 154 voordrachten en kooklessen gegeven, waarvan 65 in scholen en 89 in vrouwenkringen; de gedetailleerde inlichtingen hierover komen voor in de maandelijkse lijsten en verslagen welke ten gepaste tijde aan al de leden en betrokkene openbare besturen gezonden worden.

In vrouwenkringen, boerinnenbonden en organismen voor naschool onderwijs, werden 272 kooklessen over visbereiding ingericht.

De lesgeefster werd tewerk gesteld in de stand welke door onze vereniging opgericht werd bij de Internationale Technische Tentoonstelling te Charleroi (17 september tot 2 oktober 1955).

De stand van de vereniging werd druk bezocht, vooral de huismoe- ders kwamen inlichtingen vragen over de verschillende vissoorten die dagelijks tentoongesteld werden, ook vroegen zij hoe deze soorten het best te gebruiken zijn. Er werden tevens inlichtingen verschaft aan de leerlingen van de technische scholen die de tentoonstelling bezochten, deze inlichtingen sloegen bijzonder op de voedingswaarde en op het gebruik van de vis.

De speciale folder «Pourquoi manger du poisson de mer?» die te dier gelegenheid werd uitgegeven, werd door vele bezoekers aandachtig ter plaatse gelezen en er werd om bijkomende inlichtingen gevraagd.

De verkoop van kookboekjes en plakbrieven kende eveneens veel bijval. Verschillende leraressen hebben van de gelegenheid gebruik gemaakt om een demonstratie te vragen over visbereiding, omdat ze besloten waren mede te helpen om de vooroordelen tegen het visverbruik te doen verdwijnen.

Door het «Commissariat Général de la promotion du travail», werd ter gelegenheid van de tentoonstelling een «Symposium» ingericht in het teken van de voeding voor arbeiders.

Ter gelegenheid van een Akademische zitting en voor een zeer talrijk en geselecteerd publiek heeft de ondervoorzitster, Mevr. De Rijcke, een zeer belangrijke spreekbeurt gehouden over het «Nut van de vis in de voeding van de arbeiders». (Vervolgt)

Wereldvisserijnieuws

HULP AAN DE FAMILIES DER «COLBERT»-SLACHTOFFERS TE BOULOGNE

Onze lezers herinneren zich waarschijnlijk nog de ramp van 23 november 11, waarbij de Franse treiler «Colbert», in de golven verdween, 10 manschappen met zich medeslepend.

Te Boulogne werd sedertdien een komitee opgericht voor hulp aan de families der verdrinken vissers. Dit komitee wendde zich tot de bekende schrijver Roger Verca, die er in toestemde de opbrengst van zijn laatst verscheen boek «Boulogne als vissershaven» te storten in de hulpkas voor de families der verdrinkenen.

NIEUWE TREILER TE BOULOGNE

Na de «Cap Gris-Nez», «Marie», «Cap Blanc Nez», allen prachtige diepzeetrelers, is de «Cap d'Ailly» uit Bremerhaven te Boulogne aangekomen.

Elk van deze treilers werd te Bremerhaven gebouwd en vertoont de volgende karakteristieken: lengte over alles 54 m.; tussen loodlijnen 48 m.; breedte 8,20 m.; diepte 4,50 m. en met een 492 BT. Een hoofdmotor van 1000 pk en een hulpmotor van 250 pk die de lier aandrijft en op de schroef kan ingeschakeld worden, zorgen voor een snelheid van 14 knopen.

DE VISSERSSTAKING TE DIEPPE

Sedert 3 februari zijn de vissers te Dieppe in staking en eisen een vast minimum-loon en percentage op de besomming. Vorige week kwam het dan eindelijk tot een overeenkomst tussen vissers en reders voor wat betreft de minimumlonen: deze bedragen nu 40.000 Fr. F. op zee en 37.000 Fr. F. per maand voor walwerk.

Als percentage op de besomming werd door de reders voorgesteld voor treilers van 32 m.: 13 0/00 tot 5 miljoen, 14 0/00 vanaf 5 tot 7 miljoen en 15 0/00 daarboven.

De bemanningen eisen echter een vaste 14 0/00 op alle besommingen en besloten de staking voort te zetten. Het percentage voor kleine en grootste schepen werd unaniem aangenomen.

In de visserijmiddens zou men graag genoeg de staking een einde zien nemen, daar deze een groot gedeelte van de bevolking zonder werk zet: vislossers, handelaars, conservenfabrieken, enz., en de haven van een rijke inkomstenbron beroofd wordt.

HANDELS-

AKKOORDEN MET OOST-EUROPA

In januari jl. heeft Duitsland een handelsakkoord afgesloten met Tjecho-Slowakije, waardoor het gedurende het jaar 1956 mogelijk is voor een bedrag van 300.000 dollar vis naar voormeld land uit te voeren.

Volgens een ander handelsakkoord afgesloten met Roemenië, zullen gedurende het jaar 1956 voor een bedrag van 600.000 dollar gezouten en bevroren vis, alsmede viskonserven, uitgevoerd worden.

PROTEST TEGEN OESTERPARKEN TE BREST

Toen te Doualas, nabij Brest, werd bekend gemaakt door de Prefecture van het departement Finisterre dat de oesterparken in de rede van Brest zouden uitgebreid worden, ging van de vissers een hevig protest uit. Deze netelige kwestie heeft te Brest reeds heel wat stof doen opwaaien en vooral vanwege de kleine kustvissers die op de rede van Brest een goed beschutte en diepe visplaats hebben. Het uitbreiden der oesterparken zou het bevisbare gebied merklijk inkorten en als logisch gevolg daarvan de vangsten beïnvloeden.

Men vraagt zich af hoe deze concessies door het vroegere Ministerie van Marine konden goedgekeurd worden, niettegenstaande er algemeen ongunstige rapporten tegen dit voornemen ingebracht werden door de Dienst der Kusten en Waterlopen.

DE ROSE KREEFTENVISSERIJ TE DOUARNENEZ

Begin vorige week keerde de kreeftenvisser «Tramontane» te Douarnenez terug van een campagne van 50 dagen op de kusten van Mauritanië.

Reeds vroeger gingen Franse kreeftenvissers hun geluk in die streken beproeven, maar vonden het vervoeren van de rose kreeften tot in Frankrijk een delicate zaak. Algemeen wordt op de kusten van de Golf van Cascoigne op «groene kreeften» gevist, doch daar deze in de winter zeer weinig opleveren, zijn 2 Franse schepen terug naar Mauritanië vertrokken om op «rose kreeft» te vissen.

Een van deze is nu na 50 dagen terug gekeerd met een lading van 13.000 kg. springlevende kreeften, wat bewijst dat het vervoer in de winter wel degelijk mogelijk is. De kreeften brachten 450 Fr. F. per kgr. op, een goede prijs die echter nog geen goede campagne betekent, gezien de hoge gemaakte kosten.

WALVISVAART

Een van de felst omstreden walvisseizoenen in het Zuidpoolgebied is ten einde. In totaal hebben 19 expedities aan de vangst deelgenomen.

De resultaten wijzen er echter op, dat de opbrengst een van de slechtste tot dusver is geweest.

Er waren meer schepen dan ooit tevoren — 236 walvisvaarders en negen kokerijschepen. Zij kwamen uit Noorwegen, Engeland, Japan, de Sovjet-Unie, Nederland, Zuid-Afrika en Panama.

Een Britse vloot heeft bijzonder veel sukses gehad. Er zijn geen cijfers bekend gemaakt. Verscheidene andere vloten, met name de Nederlandse, zijn minder gelukkig geweest.

De vangst moest op 4 maart te middernacht worden gestaakt. Het door de internationale commissie voor het voorbije seizoen was 15.000 blauwe walvissen, vergeleken bij 15.500 in 1954-55 en 16.000 in 1953-54.

Het seizoen heeft dit jaar slechts 59 dagen geduurd, vergeleken bij 76 dagen het vorige jaar. 72 dagen is ongeveer de normale duur van een walvisseizoen.

EEN ZWARE RAMP Franse treiler op de rotsen geslagen

Donderdagmorgen had de Franse treiler «Vert Prairial» uit Dieppe de haven van Brixham verlaten en stevende in westelijke richting naar de Ierse kust. SOS-berichten zonder aanduiding van positie, waren plots uitgezonden. Een Engelse helikopter werd ter hulp uitgezonden, maar het vissersvaartuig met zijn 17 bemanningsleden was door een zware golf op de rotsen te pletter geslagen met als gevolg dat de ganse bemanning er het leven bij inschoot.

Een bewoner van Porthcuno was de eerste die de ramp ontdekte, maar... te laat.

Deze zei aan de Britse overheid aan wie hij de ramp ging melden:

«Ik was van de rots afgedaald om wrakhout dat ik daags te voren op de golven had zien drijven, te gaan zoeken. Toen ik daar kwam zag ik op de onstuimige zee een grote vlek stookolie en daarna het wrak van een reddingssloep. Toen begreep ik dat er een ramp was gebeurd en toen ik weer boven kwam en de kustwacht meende te waarschuwen, zag ik een lichaam dat met de golven werd megedragen en verder op het rif, het wrak van een schip. Alleen de voorsteven kwam af en toe boven het water uit.

Toen ik het kustwachstation mijn ontdekking mededeelde stelde men zich dadelijk in verbinding met de hogere overheid en gaf men er zich rekenschap van, dat, aangezien de noodseinen van het in nood verkerende schip geen positie vermeldde, deze van het vastgelopen schip kwamen.

De reddingsploeg die door de kustwachtpost van St Just, 16 km verder naar Porthcuno werd gezonden, was een kwartier later ter plaatse.»

TWAALF MAN AAN BOORD

SPAANS VISSERSVAARTUIG ALS VERLOREN BESCHOUWD

Het Spaanse vissersvaartuig «Chindor» met 12 man aan boord en waarvan men sedert 3 maart jl. zonder nieuws is, wordt als verloren beschouwd. Er is echter nog geen enkel wrak gevonden door de vaartuigen die nasporingen hebben gedaan.

HOOGWATER TE OOSTENDE

	MAART		
16 vrij	03.06	09.54	51 3
	15.35	22.07	49 5
17 za	03.48	10.32	51 4
	16.17	22.45	48 6
18 zo	04.32	11.11	49 6
	16.59	23.29	46 8
19 ma	05.22	—	47 —
	17.51	12.01	43 8
20 di	06.27	00.29	44 9
	19.06	13.07	40 11
21 wo	07.56	01.53	42 10
	20.45	14.39	40 12
22 do	09.33	03.28	43 9
	22.06	16.08	42 11

VIJF IJSLANDSE VISSERS VERDRONKEN

BIJ DE KUST VAN HUN LAND

Vrijdag zijn ter hoogte van de IJslandse kust vijf IJslandse vissers verdronken, toen hun vaartuig, de «Voerdur», als gevolg van een motordefekt, door een zware golf vlak bij het strand omsloeg.

Reeds was een ander IJslands vissersvaartuig, de «Rifi», gedurende de storm gezonken, doch de gehele bemanning, bestaande uit 6 koppen, kon door een ander vissersvaartuig worden gered.

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

STAKING TRAWLERVLOOT AL IN DE ELFDE WEEK

De staking op de IJmuidense trawlervloot is al in de elfde week en het lichtpuntje van zaterdagmorgen, toen de reders een communiqué uitgaven, is vlot daarna weer gedoofd.

De reders deelden mee, dat in de tien weken dat het konflikt nu al duurt zich langzamerhand de legende heeft gevormd, dat zij als enige oplossing van het konflikt de afschaffing van de vaste gages zien en dat het hun er bovendien om te doen zou zijn de huidige positie van de visser te benadelen. Zij meenden er daarom goed aan te doen nog eens nadrukkelijk te verklaren dat noch het een noch het ander het geval was.

Wanneer de vissers naar zee zouden gaan, zijn de reders onmiddellijk bereid te onderhandelen over de verlangens die onder alle vissers leven. Bovendien zullen besprekingen over de verkrijging van uniformiteit in het loonsysteem op de trawlogger- en trawlervloot alleen dan sukses hebben indien het resultaat daarvan door de vissers zelf wordt gedragen.

De stakingsleiding heeft daarop geantwoord, dat de commissie in het bericht van de reders te weinig concrete punten aantrof om de vissers te adviseren de mogelijkheid van een beëindiging van de staking te overwegen. Een algemene stakersvergadering is niet meer mogelijk, doordat het parool tot ontvolking van de vloot een scherp wapen is gebleken en de vissers er gehoor aan hebben gegeven. Zij werken in bedrijven aan de wal.

De ANBZ (EVC, kommunistisch), heeft op het communiqué van de reders geantwoord, dat zij dit een keerpunt in de staking acht. Zij noemen het een overwinning voor de vissers en roepen deze arbeiders op om zich te beraden op de nieuwe situatie.

De ANBZ vraagt zich af of het nog nut heeft verder door te staken. Gekamoufleerd hebben de reders aan de wens van de vissers toegegeven, aldus de ANBZ. De vaste gages zullen niet van de vloot verdwijnen.

KWESTIE VOOR DE HOGE RAAD

In hoogste instantie is dinsdag opnieuw de maaswijdkwestie van de N.V. Visserijmaatschappij de «VEM» te IJmuiden behandeld. Mr J.v.d. Hoeven heeft voor de «VEM» gepleit.

De konklusie van de Hoge Raad zal op 27 maart worden bekend gemaakt

BEPERKING IJSSSELMEER-VISSERIJ

De drie jaar geleden ingestelde «Kommissie Visvergunningen IJsselmeer» onder voorzitterschap van het Tweede Kamerlid ds C. van der Zaal, heeft thans een rapport toegezonden aan de Staten-Generaal. De commissie kreeg tot taak de minister advies uit te brengen omtrent de maatregelen tot een versnelde beperking van het aantal houders van vergunningen voor de visserij op het IJsselmeer, wegens de verdere inpoldering van het IJsselmeer. Het was de bedoeling dat niet alleen de afvloeiing, maar ook de gevolgen daarvan voor de betrokkenen zouden worden onderzocht. Niet alleen aan de technische en economische kanten van het probleem, maar ook aan de maatschappelijke en sociale aspecten diende de aandacht te worden geschonken.

De commissie is tot de slotsom gekomen, dat zodra in het gebied van oostelijk Flevoland de visserij ten einde is, de visserij op het IJsselmeer met tenminste 20 procent dient te zijn beperkt en dat op het ogenblik, dat de visserij in het westelijk deel van het IJsselmeer als afgelopen moet worden beschouwd — dit zal vermoedelijk omstreeks 1 januari 1961 het geval zijn — de visserij op het IJsselmeer opnieuw met 20 procent moet worden beperkt.

Deze vermindering van de visserij met 40 procent wordt door de commissie echter niet voldoende geacht om aan de overblijvende vissers een lonende visserij te verzekeren. Om de resterende vergunninghouders de toekomst met vertrouwen tegemoet te kunnen doen zien, moet volgens de commissie het beperkingspercentage op 45 procent worden gesteld. De commissie heeft voor de afvloeiende vissers een uitkeringsregeling opgesteld. Hierbij wordt aan vergunninghouders van 45 tot 65 jaar een uitkering van f. 2400 per jaar voor gehuwden en f. 1800 voor ongehuwden gegeven; deze uitkering mag echter niet hoger zijn dan de vergunninghouder in de jaren 1950, 1951 en 1952 gemiddeld heeft verdiend. Voor personen van 21 tot 45 jaar is gedurende twee jaar een wachtgeld door de commissie voorgesteld. Ook is een afzonderlijke vergoedingsregeling voor vaartuigen ontworpen. Het is de bedoeling dat de eigenaars eerst zelf proberen een koper voor hun schip te vinden. Lukt dit niet, dan komt het ter beschikking van de overheid en ontvangt hij de verkoopwaarde. De in de Visserijnota aangekondigde faciliteiten bij de bouw van 40 speciale Noordzeekotters voor de IJsselmeervissers werden door de commissie toegejuicht. Voorts houdt de commissie zich bezig met het probleem, waar de afgevoelde nieuwe bestaansmogelijkheden moeten vinden.

VISSERIJ-INSPECTIE-VAARTUIG MAAKT PROEFVAART

Woensdag, 21 maart, zal de officiële proefvaart plaats vinden van het nieuwe visserijonderzoeksvaartuig «Willem Beukelsz» (VOI). Gisteren is het schip uit Woubrugge vertrokken, waar het bij de scheepswerf «De Dageraad» van de fa. Boot werd gebouwd, om in Rotterdam te worden gedemagnetiseerd.

Voor de tocht van 21 maart zullen enige technische proefvaarten worden gehouden om de diverse apparaten die zich aan boord bevinden, te testen. De officiële proefvaart gaat van Vlaardingen naar IJmuiden, waar de «Willem Beukelsz» voorlopig zal worden gestationeerd. De overdracht zal op de Noordzee plaats vinden.

«ALIDA» LIEP AAN DE GROND

De logger «Alida», SCH. 6 van de rederij A. van der Zwan en Zn. te Scheveningen, is maandagmorgen, tegen acht uur, in de haven van Scheveningen aan de grond gelopen in de doorgang van de oude naar de nieuwe vissershaven.

Tengevolge hiervan werd maandag in het geheel geen rondvis voor de Scheveningse handel aangevoerd.

Hierdoor leed de rederij voor duizenden guldens schade, daar de prijzen vandaag aanzienlijk lager waren doordat nog enige loggers met rondvis aan de markt kwamen. Toen de «Alida» de haven binnenliep, was de waterstand 2.40 m. De logger schuurde over de bodem, kwam via de buitenhaven toch nog in de binnenvoorhaven, maar kwam daar klemvast te zitten. Dinsdagavond bij hoog water zou de logger waarschijnlijk vlot komen.

DRUK WERK VOOR MACHINEFABRIEK H. ZWART

Veel en mooi werk heeft de machinefabriek H. Zwart te IJmuiden thans onder handen. Er wordt aan de afbouw van 3 kotters en 1 trawler gewerkt.

De nieuwe kotter «Swift» IJM. 54 van de rederij Limburgia te IJmuiden, is bijna gereed en zal over ongeveer een week de proefvaart maken. Het is vrijwel een zusterschip van de «Mercator», die eigendom is van dhr Zwart.

De IJM.240 is uit de vaart genomen en wordt door Zwart's machinefabriek van een 150 p.k. Bolnes-motor voorzien. Het scheepje krijgt tevens een nieuwe opbouw en winch.

Voorts wordt gewerkt aan de voltooiing van een nieuwe kotter voor een Belgische rederij, die in september in de vaart zal komen.

Ook de trawler «Ariadne» van dhr Gomes te Leidschendam is bij H. Zwart in afbouw.

VERBETERINGEN VOOR IJMUIDENSE VISKNECHTEN

In de IJmuidense vishallen is het dreigende konflikt rond de 47 bij de A-lijst betrokken visknechten — deze A-lijst zou worden opgeheven door financiële moeilijkheden, voortvloeiende uit de staking — voorkomen.

Zaterdag hadden de visknechten bij de Arbeidsbeurs ontslag kunnen aanvragen, doch dit is niet geschied. Daarentegen heeft de A-lijst regeling enige verbeteringen ondergaan. De heffing van twee percent per kist blijft bestaan, maar het bedrag dat door de werkgevers extra voor de zogenaamde «pot» wordt betaald, is van 10 op 15 percent gebracht. Tevens zal men er toe overgaan, de vishallen voor buitenstaanders af te sluiten, zodat beunhazen geen toegang meer hebben bij het werk in de hallen.

De positie van de visknechten wordt hierdoor aanzienlijk versterkt. De visknechten zouden van hun kant kunnen medewerken door hun vakbekwaamheid te vergroten. Deze arbeiders kunnen in het visserijbedrijf nu eenmaal niet worden gemist.

VISAANVOER MET MILJOEN KILOGRAM GEDAALD

De visaanvoer aan de Rijkvisafslag te IJmuiden heeft in de afgelopen maand februari, een sterke daling ondergaan. Werd in de overeenkomstige maand van het jaar 1955 : 3.894.140 kgr vis aangevoerd, dit jaar bedroeg de aanvoer slechts 2.883.149 kgr. Deze daling is grotendeels te wijten aan de nu al ruim tien weken durende staking van de trawlvloot. Tengevolge van deze daling stegen de prijzen aanmerkelijk. De omzet bedroeg in febr. 1956 f. 2.317.271,68 tegen f. 2.484.573,46 in februari van het vorige jaar. De omzet daalde dus met slechts f. 167.301,78.

Hoewel de loggers en kotters een flinke hoeveelheid rondvis aan de markt brengen, is toch gebleken dat de trawlers voor deze vissoorten onmisbaar zijn. De aanvoer van schelvis daalde dan ook van 704.586 kgr in 1955 tot 378.440 kgr in 1956.

Ook wijting en leng bleven weaker bij vorig jaar. Heilbot kwam van 8000 kgr voor f. 15.840,50 op 1800 kgr tegen f. 3.599,80 terecht, een zeer sterke achteruitgang dus. Er werd 374.748 kgr kabeljauw aan land gebracht; in 1955 bedroeg de aanvoer van deze vissoort 563.771 kilogram.

Er werd meer verse haring aangevoerd dan verleden jaar: 211.033 kgr tegen 169.716 kgr. De prijs steeg dienovereenkomstig van f. 58.239,77 tot f. 76.001,02. De aanvoer van makreel was veel minder: 16.829 kgr tegen 43.368 kgr in 1955.

Bij de platvis ging het beter. De scholaanvoer steeg van 723.266 kgr tot 798.014 kgr, de prijs liep omhoog van f. 369.958,90 tot f. 410.231,04. De tong kwam van 328.473 kgr voor f. 709.090,89 op 405.884 kgr voor f. 1.026.151,89, een bijzonder hoge prijs.

SCHIPPER «NELLY» EEN MAAND

Op 2 december 1955 is de stoomlogger «Nelly» Vl.200, onder kommando van schipper B. van D op de thuisstoom in het Kanaal tijdens dichte mist bij Adresselles aan de grond gelopen.

De raad voor de Scheepvaart heeft schipper van D. voor een maand de bevoegdheid om als schipper op een vissersvaartuig te varen ontgenomen. De Raad grondt deze ontzegging op het feit, dat de schipper wist, dat zijn radiopeiling niet goed werkte. Er was geen echolood aan boord en door middel van lodging moest dus gevaren worden. Er is echter slechts éénmaal gelood en dit acht de Raad onvoldoende. Zij acht de schipper dan ook schuldig aan de stranding

Brief uit Yerseke

Yerseke, 10-3-1956.
TERUG NAAR HET NORMALE

Steeds meer komt de gewone gang van zaken, die door de vorst werd onderbroken, op dreef.

Verleden week begon de mosselverzending, maar toen en ook in het begin van deze week, was enkel aan consumptie-mosselen voorhanden, hetgeen gedurende de vorstperiode op de verwaterplaatzen lag. En al viel de aangerichte schade niet tegen, toch was aan de mosselen overduidelijk te merken, dat het streng winter was. De tegenwoordige wijze van bewerking der te verzenden mosselen is van die aard, dat veel wat vroeger eenmaal niet verwijderd kon worden, nu in de schoonderijen achter blijft en niet ten laste komt van de afnemer. Wat bleef was vooral de eerste dagen van de verzending de zwakte van de mosselen. Maar... het loopt weer en de Belgische konsument gaf direkt blijk een portie mosselen zeer te waarderen zodat toch nog tamelijk goed werd verkocht. Wat er komen zal in verband met de wens van de Belgische invoerders om, vooral nu Pasen zo heel vroeg valt, nog na die feestdag mosselen te mogen invoeren, dient te worden afgewacht. Over het algemeen is de lust niet groot om nog langer te leveren, wat evenwel niet belet dat enkelen die nog niet, of heel weinig leverden, gaarne nog enige slagen willen binnenhalen. Wat de kwekers betreft, zij zijn bezig geweest om de bakens, die vrijwel door het ijs werden uitgerukt of afgebroken, te vervangen door andere. Deze week was het weer en de slechte tijden niet erg gunstig voor dit werk. Naar de Waddenzee vertrok nog niemand om ook daar dit werk te verrichten. Als eerste en duidelijkste bewijs dat het winterweer schadelijk was, kan wel gelden de uiterst slechte verzending in de februari-maand. Gingen verleden jaar bijna 1 miljoen 960 duizend stuks weg, dit jaar kwam men niet hoger dan 1 miljoen en bijna 600 duizend. Een nadelig verschil voor februari 1956 was bijna 400 stuks. Neemt men hierbij in overweging, dat de andere maanden alle ongeveer 200 duizend stuks meer weggingen dan vorig jaar, dan is het niet moeilijk dat de vorst een verzendverlies van ongeveer een half miljoen op zijn rekening heeft. Er werden verzonden: naar Nederland 148.373, verleden jaar 96.885; naar België nu 1.279.170, toen 1.644.433; naar Engeland nu 6.650, toen 75.130; naar Duitsland nu 70.060, toen 112.450 en naar diverse landen nu 26.320, toen 31.825 stuks.

Vergelijkende aanvoerstatistiek februari 1955-1956

PROPAGANDA-

LESSEN

FEBRUARI 1955

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	3	5.100	8.567	—	—	1,67	1.700
Nieuwpoort	232	199.458	395.191	0,35	2,84	1,98	859
Zeebrugge	—	—	—	—	—	—	—
TOTAAL	235	204.558	403.758	0,35	2,84	1,97	870

FEBRUARI 1956

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	84	24.964	155.156	5,61	6,73	6,22	237
Nieuwpoort	—	—	—	—	—	—	—
Zeebrugge	—	—	—	—	—	—	—
TOTAAL	84	24.964	155.156	5,61	6,73	6,22	237

SPROTKAMPAGNE OKTOBER 1954 TOT FEBRUARI 1955 INBEGREPEN

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	2.271	1.134.380	5.498.684	0,35	16,03	4,84	499
Nieuwpoort	556	586.117	3.507.081	—	—	5,98	613
Zeebrugge	287	151.910	603.960	1,—	7,10	3,97	529
TOTAAL	3.514	1.872.407	9.609.725	0,35	16,03	5,13	582

SPROTKAMPAGNE SEPTEMBER 1955 TOT FEBRUARI 1956 INBEGREPEN

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	1.516	390.218	3.990.623	1,53	21,55	10,22	257
Nieuwpoort	642	162.690	1.900.817	—	—	11,68	253
Zeebrugge	14	5.500	46.170	—	—	8,41	397
TOTAAL	2.172	558.468	5.938.210	1,53	21,55	10,63	257

Zoals reeds vroeger gemaakd is, is het voor de sprotvisserij in februari 1956 een catastrofe geweest en heeft de kustvisserij tijdens die maand een zeer arm bestaan ge-

kend in acht genomen vorst en sneeuw en de onmogelijkheid u't te varen. Want deze soort visserij wordt vooral bedreven door de vissers van Nieuwpoort en Oostende.

De mindere opbrengst was ongeveer 4 miljoen frank, wat zeer veel is en 40 t.h. minder betekent dan vorig jaar.

Garnaalaanvoer februari 1955-1956

1955

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	19	1.553	46.951	21,—	43,—	30,23	81
Nieuwpoort	243	50.504	1.668.819	20,—	49,—	23,04	204
Zeebrugge	2	57	1.639	28,—	21,—	28,7	28
TOTAAL	264	52.114	1.717.409	20,—	49,—	32,95	197

1956

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	36	5.156	90.407	7,—	50,—	17,53	143
Nieuwpoort	391	179.992	4.504.427	7,—	66,—	25,02	430
Zeebrugge	11	1.640	22.255	9,—	20,—	13,57	149
TOTAAL	438	186.788	4.617.089	7,—	66,—	24,71	426

EERSTE 2 MAAND 1955

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Oostende	24	1.631	49.846	20,—	52,—	30,53	67
Nieuwpoort	419	95.622	3.325.540	20,—	61,—	34,77	228
Zeebrugge	3	119	3.469	27,—	33,—	29,27	30
TOTAAL	446	97.372	3.378.855	20,—	61,—	34,70	218

EERSTE 2 MAAND 1956

	Vangst.	Gew.	Opbr.	Min.	Max.	Gem. prijs	Gem. kgr.
Nieuwpoort	324	39.955	899.258	5,50	60,—	27,57	123
Zeebrugge	901	336.199	8.098.582	1,—	66,—	24,08	373
Oostende	181	18.473	207.582	5,—	45,—	23,84	102
TOTAAL	1.406	394.624	9.303.422	1,—	66,—	23,57	230

Dat er in februari 1956 ongeveer 300.000 kgr. garnaal meer aanvoerd werden, dan voor dezelfde periode van vorig jaar is 't niet te verwonderen, als men ziet, dat de sprotvisserij een volledige mislukking was. Het leeuwenaandeel gaat naar Zeebrugge waar alle weer en wind getrouweerd werd en zelfs dikwijls uitgevaren werd oogenblikken dat geen enkel vaartuig in de drie landen het durfde wagen uit te varen.

De gemiddelde prijzen zijn bij de minste aanvoer onmiddellijk laag en we vrezen dat bij grote aanvoer in maart, gepaard met vrije invoer van gepelde garnaal, het een catastrofe moet worden.



SCHEEPSDIESELMOTOREN

BOLNES

De eenvoudige standaardmotor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse visserij

H. ZWART — IJMUIDEN

Tel. 5459 — 5110

FEBRUARI 1956

Ligue des Femmes, Thisnes.

De les werd bijgewoond door 25 leden. Er was veel belangstelling. Na de les werden de bereidingen geproefd en zeer smakelijk gevonden. Visschotels zouden in deze families meer toepassing vinden.

Ligue des Femmes, Les Waleffes.

De les werd gevolgd door 15 leden. Visbereidingen waren weinig gekend en werden dus met veel belangstelling gevolgd. Na de les werd er smakelijk geproefd. Deze mensen waren zeer tevreden nu de visschotels meer te kunnen afwisselen.

Meisjesschool, Bilzen.

De les werd gevolgd door de Directrice, 2 leraressen en de meisjes van de huishoudschool. Vele leerlingen aten niet graag vis maar na geproefd te hebben waren ze van gedacht veranderd.

Ligue des Femmes, Remicourt.

De les werd gevolgd door 20 leden. Visbereidingen waren weinig gekend en werden dus ook niet zo zeer op prijs gesteld. De les had zeer veel bijval en na geproefd te hebben waren ze er van overtuigd dat men met vis smakelijke schotels kan bereiden.

Ligue des Femmes, Arquennes.

De les werd gevolgd door 12 leden. Verse vis was hier regelmatig te verkrijgen maar de visbereidingen lieten veel te wensen over. Deze mensen waren zeer tevreden een les over visbereidingen te kunnen bijwonen. Na de les werd alles geproefd.

Ligue des Femmes, Bertrée.

De les werd gevolgd door 10 leden. Sommige huisvrouwen maakten regelmatig vis klaar maar zouden wat afwisseling willen brengen. Door het bijwonen van de les konden ze nu de vis op verschillende manieren toebereiden.

Vrouwengilde, Lokeren.

De les werd gevolgd door 50 leden en ging door in de Zusterschool te Lokeren. Er was zeer veel belangstelling voor de visbereidingen. Na de les werden alle schotels smakelijk geproefd. De vis die hier gemakkelijk te verkrijgen was zou nu meer verbruikt worden.

Ménagères Rurales, Wez-Velvain.

De les werd gevolgd door 20 leden. Er was zeer veel aandacht. De visbereidingen zouden veel meer toepassing vinden. Na de les werden alle schotels geproefd en iedereen vond de vis zeer smakelijk.

Ménagères rurales, Jollain-Merlin.

Er waren weinig visbereidingen gekend. Iedereen volgde met veel aandacht. Ze waren verwonderd dat vis op zoveel verschillende manieren kon bereid worden.

Ligue des femmes, Lantremange.

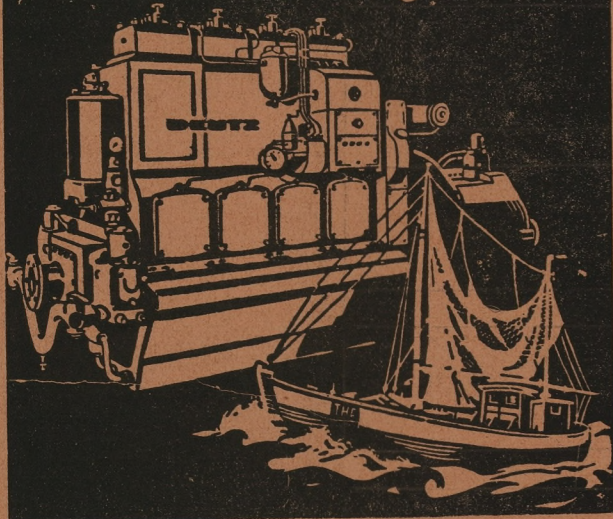
De les werd gevolgd door 13 leden. Deze mensen kenden geen visbereidingen maar zouden nu meer vis klaarmaken want na geproefd te hebben waren ze er van overtuigd dat vis zeer smakelijk is.

Ligue des femmes, Cras Avernas.

De les werd gevolgd door 20 leden die allen aandachtig toekeken. De bereidingen kenden veel bijval en zouden dikwijls klaargemaakt worden.

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.
Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

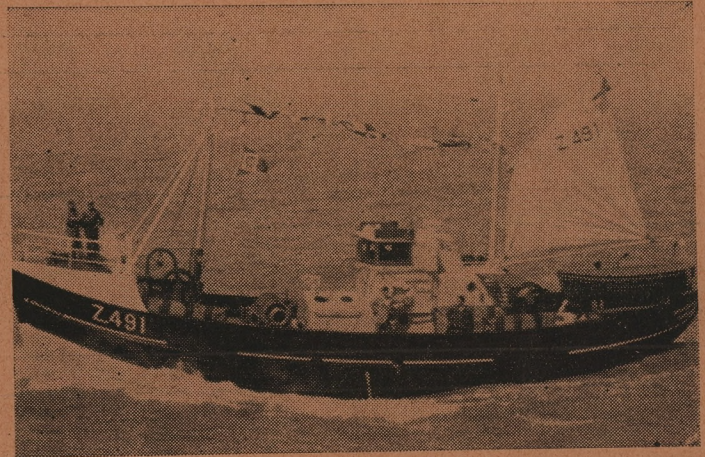
(33V)

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 reddingboten
Artikelen 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 Herververzekeringen

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