

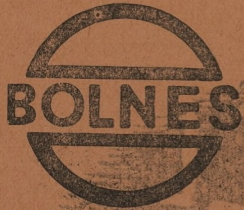


Het VISSERIJBLAD



Het prachtig versierde uitstalraam van de Vishandel Asscherick te Moeskroen, tijdens de goede week.





SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN
Tel. 5459 — 5110

Adreslijst van Nederlandse Firma's

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

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

(80V)

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarhot en Heilbot.
Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721

IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)

WERF I.S. FIGEE VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

STEL'S OLIEHANDEL AMERICAN LUBRICATING OILS

Tel. K. 2550 - 5247 - 4575 -
6361

TRAWLERKADE, 64
IJMUIDEN

(103)

Fa J. VAN BEELEN C.V.

IJmuiden (Holland) Katwijk a. Zee
Tel. 4608 Tel. 3072
Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij

(98)

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL
— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreeel
Import IJ M U I D E N Export
(Holland), Tel. 5201, Tel. huis 4737
Telegram-adres «VissercLOTS».

(89)

T. VOOYS

KATWIJK-AAN-ZEE
Telefoon 2427

Haringhandel - Inleggerij
Eigen koelhuis

(102)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

Holland), Tel. 4200 - 5318 - 631

(96)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel
Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u - 2670

(100)

HAASNoot'S

SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN

SPECIALITEIT
IN HUIDVERVEN

2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN

Tel. : 5323

Privé : 6190

(169V)

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN
DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

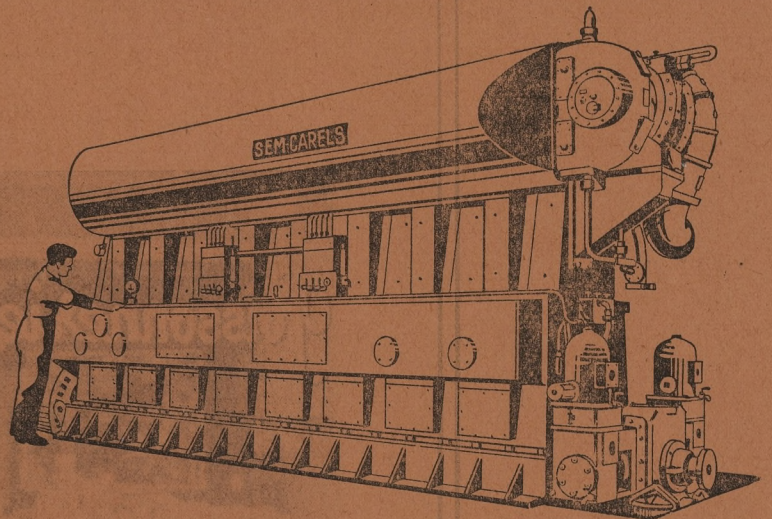
Nieuwbouw - ombouw - Dakwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)



SEM-CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK — GENT

R. BAUWENS & C^o

14, REDERIJKAAI

OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

Net VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER :

St Jorisstraat, 18, Oostende

Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk.-Uitgeefster

Simonne BCLLINNE

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.

Behoeftte aan Vis en Winstmarges !

We mogen nooit te stout spreken als we het over statistieken hebben, en zeker niet over statistieken die van officiële diensten komen. Men zou er allicht eens in verloren lopen. Dit hebben we ondervonden met de roodbaars.

Het is begonnen toen enkele jaren terug, zekere geleerde bollen bij elkaar kwamen en in het belang der Benelux overeenkwamen de namen van vis alvast te unificeren, in afwachting dat hetzelfde met het produkt zou gebeuren.

Aldus werd de Vlaamse naam : mooie meid veranderd in het meer beschaafde verbasterd-Engels Nederlands : heek. Terwijl het sierlijke (?) hozemondhammen, het vulgaire «staart» moest vervangen. En rode boon, werd «zeebaars».

Toen begon de verwarring — in de Belgische kringen althans (want men had eenvoudigweg de Nederlandse visnamen overgenomen — echt op z'n Benelux) — zodanig dat tot voor enkele dagen er nog ministeriële diensten waren die niet eens de officiële naam wisten van klipvis, rode boon, roodbaars, zeebrasem, enz. De post roodbaars werd dan een soort «vuilbak» waar alle vissoorten ingeschreven werden die bijvoorbeeld geen kabeljauw of schelvis, of tong, of tarbot of meer bekende namen waren.

Daar is nog een andere verwarring. Neemt maar eens het Benelux-toltarief ter hand en tracht er eens wijs uit te geraken. Een voorbeeldje ? Wat zijn andere dan andere ? (toltarief 20 b 2). Antwoord : andere dan andere dat is vis die enkel gezouten, gedroogd of gerookt is. Andere dan overige dan andere, dat zijn in deugdelijk Vlaams : krabben, (toltarief 21 b 2 C).

Nederlanders, vergeef het ons als we de Benelux ook moeten betreuren wegens de armoedige taal, al kunnen we er eens om lachen, eenvoudiger is het er niet op geworden. Of was dit misschien de bedoeling ?

Het is zodanig ingewikkeld dat de statistieken die door de verschillende diensten omtrent de INVOER worden opgemaakt, verschillen per dienst en we ons moeten beperken tot één bron — want er zijn er in alles VIJF en allemaal verschillend.

Dat is de toestand en het is te begrijpen dat er andere cijfers voor de dag komen dan die wij vooropgezet hebben. Wat is de waarheid ? Moeilijk te achterhalen, men zal elke partij verwijten voor zijn eigen kapelletje gepreukt te hebben.

Wij hebben dan ook ons licht opgestoken bij de zeevissersdienst en precies dezelfde getallen bekomen als die welke door de beroepsvereniging der visgroothandelaars-verzenders van de kust opgegeven werden.

Er werd echter bijgevoegd dat het niet enkel over zeebrasem gaat, vermits andere, niet te klasseren vissoorten bijgevoegd werden en of het FILETS zijn, zoals de vishandel beweert, is ook een openstaande vraag.

Maar kom, laat ons niet kleingeestig zijn en de opgegeven getallen als juist aanzien.

We voegen er zelfs een ander getal bij : de totale roodbaarsinvoer in 1953 : 390 T. (ongeveer). In 1954 werden ingevoerd uit Engeland : 485 T. en in 1955 : 520 T.

Tijdens dezelfde jaren werd ingevoerd in ons land : 1953 : 758 T., 1954 : 776 T. en 1955 : 815 T. roodbaars. Er is bijgevolg een stijgend verbruik waar te nemen van roodbaars, en we mogen er onmiddellijk bijvoegen dat, waar de handelaars hun best doen om IN te voeren, de reders ook hun best gedaan hebben om AAN te voeren.

We hebben nooit beweerd, zoals de beroepsvereniging van groothandelaars zegt, dat de roodbaars gedurende de 3/4 van het jaar totaal ontbreekt. Dat dit geen waar is, weet de groothandel zo goed als wij zelf en wie er aan twijfelt, sla even een blik op de statistiek die verschenen is op de 3e omslagblad-zijde van ons nummer van vorige week. Wel is er een sterke seizoenschommeling in de aanvoer waar te nemen, doch de meerdere maanden zijn hoogstens zes in getal per jaar.

We hebben eveneens de statistieken van de maandelijke invoer van roodbaars uit Engeland verzameld. Hier stellen we vast dat de invoer van deze roodbaars (als de cijfers te betrouwen zijn) zich steeds heeft aangepast aan de Belgische aanvoer. De hoogste maandcijfers worden bereikt in stijgende lijn van januari tot maart, met daling van april af, tot een minimum in augustus en 'n lichte herneming in november - december.

Deze invoer paste zich bijgevolg aan de Belgische aanvoer aan, behalve voor de zomermaanden, waar AAN- en INvoer sterk daalden.

Hebben de visinvoerders misschien in die maanden een protest gezonden naar de Engelse reders omdat er geen roodbaars genoeg voorhanden was ?

We geloven het niet. Die cijfers in aanmerking genomen stellen we vast dat het verbruik zich op een bepaald niveau — stijgend per jaar — beweegt en dat invoer en aanvoer normaal op elkaar aangepast waren.

Het verloop van de gemiddelde prijzen is evenredig aan de invoer en aanbod.

Een markt zonder geschiedenis : een geregelde markt.

Toen kwam de ontdekking van de Duitse zeebaars. Oktober 1955 : 99 T., november 1955 : 72 T., december 1955 : 101 T., januari 1956 : 167 T., februari 1956 : 189 T.. Of op 5 maanden tijds 120 % van de totale Engelse invoer in 1955.

Het is verwonderlijk dat de behoefte aan een bepaalde vissoort in vijf maanden tijds meer dan verdriedubbelen kan, want de Duitse invoer bestaat uitsluitend uit filets, of een derde van gewicht aan verse vis.

Het evenwicht op de markt werd onmiddellijk gestoord : de gemiddelde prijs daalde, zelfs wanneer de aanvoer minder was dan de vorige jaren. Wat de invloed geweest is op de andere visprijzen is moeilijk na te gaan. Maar zeker hebben ze geleden onder deze invoer.

De invoer moet immers weggevoerd worden en het zijn precies die handelaars die Belgische vis gewoonlijk kopen die filets invoeren. Dergelijke evoluties gebeuren niet vanzelf, vooral niet als ze zodanig gebruskeerd worden omdat er een aardige cent mee te verdienen is.

Wat de groothandel ook moge beweren, de invoer uit Duitsland heeft deze van Engeland niet overgenomen ; men blijft invoeren uit Engeland, een bewijs dat er nog wat anders bestaat dan de lage prijs.

We beweerden nooit dat de Overheid toelating gegeven heeft om roodbaarsfilets in te voeren uit Duitsland om de haringexporteurs aan retourvracht te helpen. De vraag werd éénmaal gesteld op het invoercomité — in september 1955 — en werd onmiddellijk toegestaan. Toen begon de wedloop en, van retourvracht gesproken, moeten hier geen publieke geheimen worden op papier gezet. We menen dat de groothandel ook liefst dat potje gedeelt laat en in innerlijke keuken laat gaan komen.

Maar de feiten wijzen op een geduchte concurrentiestrijd, met alle mogelijke middelen. Moest de be-

hoefte zo groot geweest zijn, zou die oorlog niet zo scherp gevoerd worden en zou men niet op alle mogelijke manieren — ook met bedekte dreigingen — van de restanten pogen af te geraken.

Daarmee staan we nog altijd met de vraag : waarom kan de groothandel niet een behoefte scheppen met de EIGEN NATIONALE PRODUCTIE ?

« Een behoefte, schrijft de Vis-groothandel, bij de verbruiker is « een gevolg van de appreciatie van een bepaald produkt in verband met zijn eigenschappen, « kwaliteit en prijs. De verbruiker « laat zich daarbij niet in met over- « wegingen betreffende de her- « komst van dit produkt. Er is nu « vraag naar Rode-ponfilets. Laat « onze vloot rode-pon aanvoeren « en dan zal die vraag blijven be- « staan, ook voor het Belgische pro- « dukt ».

Men heeft jarenlang geschreeuwd om kabeljauw. Toen er voor enkele weken geweldig veel kabeljauw ingevoerd werd, waaronder er toch wel massa's van uitstekende kwaliteit waren, toen bleek er weinig belangstelling. De roep gaat nu plots naar Rode-pon. Laat de Belgische vloot rode-pon aanvoeren, wat zal dan de vraag zijn ?

Het is eigenaardig steeds te moeten vaststellen dat de «smaak van de verbruiker» zich richt naar het buitenland, en dat de Belgische vis (niet voor de verbruiker, want die maakt geen overwegingen betreffende de herkomst van dit produkt) bij de vishandelaar slechts op de tweede plaats komt.

Het is een ernstige beschuldiging aan het adres van de reders : «een met de produktie nauw verwant bedrijf dat zelf vis of visfilets uit Duitsland invoert...». Men weet echter goed dat dit verwijt niet naar het Verbond der Belgische Zeevisserij moet geslingerd worden, maar wel naar de mijnheer die aan het hoofd staat van een groot concern en zichzelf nog onlangs in een Engels tijdschrift als de «redder van de Belgische visserij» liet ophemelen. Dit adres staat niet in onze boeken en ook wij menen dat dergelijke houding niet ernstig is.

Dat de groothandel haar eigen weg opgaat is zeker niet het gevolg van het gewraakte artikel. Er zijn altijd tegenstrijdige belangen geweest tussen vishandel en rederijen.

(Zie vervolg blz. 2)

Brief van Stierman Lèeze



Beste Menschen,

Je gaat zeker zeggen : van waar komt de deezen nu uit, me meenden datten dood en begraven was en j'is daar almeteenkeer weere.

Ehewel, 'k gaan 't julder vertellen : 'k hebben op reize geweest, op lange reize en je mag me nu gelooven of niet, 'k hebben op Mars gezeeten. Ja, 'k, je moet niet staan gaapen of met julder hoofd schudden omdat ik ze misschien — volgens julder — niet altewel thoope hebben — maar 'k kommen reegelrechte van Mars. En als je gaat leezen wat dat ik te vertellen hebben, gaat je gijnder dadde gemakkelijk gelooven. Maar zeg het alsjeblijf niet voort, anders krijgen 'k ruzie met de doewane en met de poliche.

Ieder mensch die zijn eigen zelve respekteert heeft gegloofd in de vliegende tallooren en de atoomsigaars. Ehewel, ikke hebben daar noois ofte noois aan gegloofd. Tot voor kort.

't Is al een letje geleen dat ik mijn laatste tram gemist hadden en dat ik het te voete moesten aftrappen met dat ik geen geld meer genoeg oover hadden om een taksie te betaalen. Van stad naar de opeks is een geheel ende, en 't reegende dat 't schandalig was. 't Was precies gelijk in de zoomer en 't was pertangs nog maar nieuwjaarsmaand.

Als ik op die brugge daar kwaamen, je weet wel wat voor een brugge, 'k hebbe de naame vergeeten, waaide mijn klakke af en je vloog natuurlijk in 't waater. Mijn klakke gaat wel niet veel dat verschil gevoeld hebben, maar ikke wel in mijn bloote kop en 'k trokken mijn pardessus booven mijn hoofd om geen koude te vangen. Ziet je mijn daar al loopen ? Nu, 't er was geen leevende luis op straat en 'k hadden 't al voor mijn eigen, de reegen ook.

'k Kommen aan den hangaar van de doewaane, en was dat nu van al dat waater te zien of van die twee schaamele pintjes dat ik gedronken hadden, maar 'k voelden een dringende behoefte opkomen, gelijk of dat ze dadde in de serieuze boeken zeggen. 'k Weete niet hoe dat je gijnder zijt, maar ik staan daar vooren geeren in de droogte. Zoo ik gaan teweeg teegen den entrepot staan, maar gelijk of dat ik daar staan, komt er daar van achter den hoek ook zoo een tienstien gelijk ik, met zijn pardessus booven zijn hoofd. 'k Zegden : vriend, 't reegent wel eh, je hebt gelijk dat je je pardessus ook oover jen hoofd trekt. 'k Loopen kik met mijn pardessus niet oover mijn hoofd zegten, 'k zijn ekik al-zoo. En gelijk of dat ik die vent goed bekeeken in de lucht van een auto die juiste passeerde, zagen 'k dat dat een geheel ander mensch was dan gijnder of ikke : zijn armens stonden booven zijn hoofd. 'k Dorsten niet veele zeggen, ja dat is ongelukkig. Maar hij : je kijkt eh naar me. 'k Zeggen ja 't,

't is pertangs nog geen carnaval. Neen 't zegten, je ziet dat niet veele bij julder. 'k Zeggen : je zijt gij van alhier niet zeeker. Neen 'k, zegten, 'k kommen van Mars. 'k Zeggen : gauw, zegt dat je pas uit 't hospitaal komt van achter een operaatsie en dat je een paar pinten binnen hebt, waar is je vliegende tallore, toogt daadde een keer voor dat ik joen gelooven.

Enfin, je vertelde datten de weeke te vooren uit een vliegende sigaar gevallen was, vlak achter de depot van de doewaane. De doewaane had hem gestekt en hem opgesloten omdatten geen papieren bij hem hadden en in den entrepot opgesloten totdat zijn papieren zouden aankommen : invoervergunningen en uitvoervergunningen uit Mars, bewijs van herkomst en nog een ferme boete voor te smokkelen. Ja's, ze zijn rapper bij de doewaane om garnaals of visch deure te laten dan venters die uit Mars kommen.

Die menssch was juiste wegvlucht uit den entrepot omdatten daar geen eten kreeg naar zijn goeste. Volgens datten daar eksplikeerde, kreegten niet anders dan biefstik met frietten en 's nuchtens pistoles met hespe of koekebrood. 'k Zeggen : Ja, 'k zouden ik wel willen teekenen voor dat alle daagen op mijn talloore te krijgen. Maar 't schijnt dat ze in Mars nietent anders eeten dan sulferstokken en fonograafplaten. En dat kosten niet krijgen bij de doewaane omdat 't reglement dat niet voorzag. 'k Hadden kompassie met die mensch, 'k zeggen 'k zouden wel me sulfers geeven, maar 'k hebben juiste maar een briket. Maar komt mee naar 't onzent, 'k hebbe daar nog een deel fonograafplaten liggen dat me niet meer speelen, je mag ze allemaale opeeten. Si je waatertandde als ik daarvan klapt en 'k moesten niet veele praamen om hem mee te hebben.

En winder weg. Me kwaamen twee gendarmes teegen, maar dat zijn braave menschen als 't reegent en ze lieten ons alle twee loopen. 'k Zeiden datten bij ons koste logeeren tot datten weer naar zijn huis koste, maar datten maar juiste 's navonds buiten kon, als 't reegende anders zouden te veele in 't ooge loopen.

Euphrasie verschoot ook als ik met dien tiesten binnenstaaken. Wat heb je daar meegebracht, zei ze, je gaat me niet hebben wele, want 't is je gewente van alle soorten van aardige dingen uit te vinden als je te laate thuis komt. En 't duurde wel een gesleegen half ure voor dat ze mijn geloofde dat mijn kameraad uit Mars kwam.

Enfin, gelukkig datten mee was, anders had ik niet geweeten wade verteld. Maar nu gaan kik sluiten en 't naast weeke voortsvertellen.

Saluut.

Stierman Lèeze.

Behoeftte aan Vis en Winstmarges

(Vervolg van blz. 1)

Op de weg van vismijn naar verbruiker is de handel een belangrijke schakel. Maar we mogen niet vergeten dat de rederijen de basis van het geheel vormen, dat zij aan de oorsprong liggen van het gehele bedrijf.

Toen voor de oorlog en onmiddellijk daarna wél weg wist met de Belgische vis, waren er geen opmerkingen en nochtans de schepen zijn moderner geworden : de reizen duren minder lang, meer zorg wordt besteed aan kwaliteit, 1955 was het jaar met de grootste aanvoer die men ooit gekend heeft. Deze verbeteringen zijn er gekomen dank zij de geweldige inspanningen van de reders.

En dan vraagt men kabeljauw. Als die kabeljauw er komt, moet men er hebben van betere kwaliteit en dan wordt het plots rode poot. Wat zal het morgen zijn ?

Zeker, de smaak van de verbruiker evolueert. Maar het is niet de groothandel die deze smaak vormt, wel de kleinhandel en de kleinhandel koopt tenslotte. Wat de groothandel te koop biedt. En wat verkiest de groothandel ? Als er niets goedkopers te vinden is in andere landen : BelgischBe vis. Dat vraagt niet veel intellektuele inspanning om te begrijpen ! Evenmin als het veel intellektuele inspanning vraagt om goedkope verwijten te formuleren : men kan toch andere zaken ook leren op de Universiteit ?

Het verschil tussen handel en rederijen bestaat hierin dat de rederij kosten en inspanning doet om vis te vangen en die op de markt te brengen. Hiervoor krijgt ze de prijs die de handel wil of kan geven. De groothandel koopt enkel als er iets te verdienen is, 't zij onmiddellijk, 't zij door transaktie. Dat is loigsch.

Maar wanneer de groothandel vreemde vis invoert, die ze aan vaste prijzen koopt in het buitenland, staat hij in een geheel andere toestand : hij neemt een risico evenals de reders. Toch heeft de handel een voordeel, namelijk dat hij over een verkoopsorganisatie beschikt waarlangs hij een zeker gedeelte van de invoer kan wegwerken. Maar dan koopt hij geen Belgische vis meer en, heeft hij overschot, dan tracht hij het verlies te minimaliseren door onder de marktprijs te verkopen. Het zijn tenslotte de reders die bloeden en het gelag betalen.

Als de groothandel van de kust zich tenslotte van de Belgische produktie afkeert om bij voorkeur in het buitenland te kopen, dan vragen de reders zich af waarom de groothandel er dan zo sterk aan houdt om het talleenrecht van kopen te bekomen in de vismijnen der kust.

Theoriën worden in de meeste gevallen slechts opgesteld om feiten die gebeurd zijn te rechtvaardigen en dat geeft deze stellingen altijd een gewrongen uitzicht, zodat het

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

een van de hak op de tak springen is. Dan zoekt men daarin een gelegenheid om zaken te rechtvaardigen die vroeger al zijn voorgekomen en tracht men zaken scheef te trekken die altijd als een paal boven water hebben gestaan.

Maar dat laatste is minder eenvoudig.

De Redaktie.

DE JAPANESE TONIJNVLOOT

Einde april 1955 telde de Japanse tonijnvloot in totaal 1.291 schepen, zij een globale tonnemaat van 153.337 Ton. 472 van deze schepen meten over de 100 BRT en vertegenwoordigen 97.348 Ton.

VIER GROTE IN JAPAN GEBOUWDE TONIJNSCHEPEN VOOR FORMOSA

De China Fishery Cy van Formosa, vertegenwoordigd door de scheepswerf Taiwan, voert besprekingen met de Japanse scheepsbouwwerf Hiigata and Cy over de benodigde materialen voor het bouwen van vier grote tonijnschepen van 350 BRT ieder.

ITALO-YOUGOSLAVISCHE VISSERIJ-OVEREENKOMST VOOR DE ADRIATISCHE ZEE

Sedert zeer lang hebben de Italianen negoties gevoerd met Yougoslavië om te proberen tot overeenkomst te komen nopens de visserij in de Adriatische Zee. De visserij in deze wateren gaf reeds aanleiding tot menig geschil, daar beide landen er een verschillende territoriale waterengrens op nahouden en de Yougoslavische visserijwachtschepen zeer dikwijls Italiaanse vaartuigen opbrachten.

Het hardnekkig doorzetten van de Italianen bij de besprekingen heeft eindelijk vruchten afgeworpen, zij zien zich beloofd met een verdrag van lange duur tot tevredenheid van beide partijen.

DE TONIJN IN DE STILLE OCEAAN

Herhaalde malen werden tonijnen, die op de kusten van Kalifornië gevangen, gemerkt en weer losgelaten werden, op verscheidene duizenden mijlen van de Amerikaanse kust aangetroffen o.a. rondom Japan.

In andere gevallen werden visen, zoals de voorgaande, gevangen en gemerkt op de Zuid-Kalifornische kust, na elf en een halve maand terug opgevist, slechts enkele honderden meters verwijderd van de plaats waar zij de eerste keer aan de haak kwamen.

Men vraagt zich af of de tonijnen in deze wateren, waar zij plotseling in groot getal aanwezig zijn rond half-juli om spoorloos te verdwijnen in september, niet doodgewoon de Stille Oceaan rondzwemen.

Dat is wel aan te nemen. Men heeft op alle tonijngronden in de Pacific een vaste tijd waarop de tonijn plotseling in grote scholen aanwezig is en dan weer eensklaps verdwijnt. Deze zogezegde tonijnseizoenen volgen elkaar op, d.w.z. dat gerekend van de Oost-Oceaan over het zuiden naar het westen en dan terug oost over het noorden, het tonijnseizoen steeds later in het jaar plaats grijpt.

V. B. Z. - KALENDER

Zitdagen van
dhr Vandenberghe :

Mits aanvraag aan de Directie van de Vismijn te Nieuwpoort, door de leden, op ZATERDAG 14 APRIL te 16 uur te Nieuwpoort.

2-5 JUNI :

1e VBZ-reis naar de Rijn.

9-12 JUNI :

2e VBZ-reis naar de Rijn.



EEN MAN :

EEN PERSOON.

EEN BOND :

EEN MACHT !



Gevaarlijk wrak beboeid

Met welwillende toelating van Kdt Roets werd door de Oostendse kustvisserij een scherpe groene boei (getekend WRAK) gelegd op het voor de garnaalvisserij gevaarlijke wrak dat ten z.o. van de Wandelaar buiten de scheepvaartroute ligt.

Aldus zullen de vissers het verlies van kostelijk vistuig kunnen vermijden.

WAAR MOETEN DE OOSTENDSE GARNAALVISSERS HUN VANGST LOSSEN ?

Door het Verbond der Belgische Zeevisserij werd het Stadsbestuur van Oostende en het Beheer van Bruggen en Wegen verzocht een plaats aan te duiden waar de Oostendse garnaalvisserij hun vangst veilig kunnen lossen, aangezien door de onmogelijkheid tot baggeren en de in beslagname van het noordelijke gedeelte door de Yachtclub, de in- en uitvaart en het aanleggen uiterst moeilijk wordt.

Garnaalverkoop op feestdagen

Dhr Directeur van de vismijn te Oostende werd door het Verbond der Belgische Zeevisserij verzocht, namens de Oostendse kustvisserij, een speciale garnaalverkoop in te richten op volgende officiële feestdagen : 1 Mei (dinsdag), O.H. Hemelvaart (donderdag 10 mei), Sinkenmaandag (21 mei), nationale feestdag (zaterdag) en 15 augustus (woensdag)

NOG STEEDS DE KONKURRENTIE MET ONZE VISSERSVAARTUIGEN

Ditmaal is het niet de Zeemacht, noch de Staatsmarine, maar een gewone firma.

Sinds een paar weken heeft de firma De Cloedt te Zeebrugge haar werkzaamheden hervat na het gure weer. Nieuw personeel werd aangevraagd. Minstens 10 vissers uit Zeebrugge hebben zich sindsdien laten afmonteren om bij die firma tewerk gesteld te worden.

Waarop wacht de regering om een programma te verwezenlijken ? Veel beloven en weinig geven is nog altijd de leus, maar hiermede zijn de vissersbelangen niet gediend. Het Ministerie van Landbouw kan wel de invoer verruimen, maar de economische noden van de visserij oplossen, dat is bij hen niet bekend.

BELGIE BEZIT TOCH EEN VISSERIJPOLITIE

De bladen hebben deze week een foto weergegeven van een bezoek van de Belgische visserijpolitie aan IJmuiden. De melding is : Een kruiser, de «Dufour» van de Belgische visserijpolitie is aangekomen voor een bezoek van enkele dagen.

Wij wisten niet dat wij in België «kruisers» hadden die voor België de politie op de visserij uitoefenden.

Voor onze visserij heeft die politie na de oorlog nog niet de minste dienst bewezen en als het is om paradewandelingetjes te doen naar vreemde vissershavens, dan mag ze ook verdwijnen.

Er zijn door een visserijwacht-schip andere nuttige dingen te doen dan dat.

VERDIENSTELIJK MAN TREKT ZICH TERUG

Vorige week ontvingen talrijke verenigingen waarvan Louis Decretton bestuurslid was, een schrijven waarin hij zijn ontslag als beheerder mededeelde wegens ziekte. Overal heerste verslagenheid, want Louis Decretton was en is nog een figuur in de visserijmiddens, vooral in de middenslagvisserij, die sinds jaren vooraan streed voor de belangen van zijn bedrijf.

We hebben hem sinds lange jaren gekend, nooit werd tevergeefs beroep gedaan op hem, overal ging hij mee om voor het welzijn van zijn bedrijf te strijden waar het nodig was.

Hij blijft echter nog actief, al is hij verplicht — wegens zijn ziekte — zijn werkzaamheden te beperken en we geloven wel dat waar zijn hulp en wijze raad nodig is op hem beroep zal mogen gedaan worden en dat hij nog steeds in zijn middens de voorman zal blijven die hij altijd geweest is.

**VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !**

Onze Zomerreis 1956

Waren het 95 t.h. van de stemmen die uitgebracht werden voor de Rijn ? In elk geval het was een daverende volstrekte meerderheid, waarbij we ons dan moeten neerleggen.

In de acht dagen die voorbij zijn, hebben we dan het definitieve programma opgesteld en wel zodanig dat we de moeilijksten zullen kunnen teverden stellen.

We gaan niet met de trein, maar met een lukseautokar : brandhagel-nieuw en van alle modern comfort voorzien. We worden direkt tot bij het hotel gevoerd, er is onderweg ruim gelegenheid om eens uit te stappen en er is gezorgd voor afwisseling. Eten en onderkomen is besteld in zeer goede hotels.

Ziehier dan het programma : Zaterdag, 2 juni : vertrek uit Nieuwpoort, Oostende en Heist, over Brussel, Namen (uitstappen), Marche, Bastogne (bezoek aan het Amerikaanse gedenkteken), Aarlen, Luxemburg (middagmaal en rustpoos).

Na de middag over Grevenmacher, langs de Moesel naar Trier en dan doorheen de prachtige Moezelvallei die sterk kronkelt, over Bernkastel en Traben-Trarbach, naar Kochem. Kochem is een heerlijk plaatsje waar we avondmalen en overnachten.

Zondag 3 juni : gelegenheid tot uitslapen, want we vertrekken rond 10 uur pas, terug langs de Moezel tot Koblenz. Te Koblenz eten we in een hotel dat een prachtig uitzicht heeft op de Rijn. Te 2 uur vertrekken we dan met de sa'onboot (muziek, zang, dans en drank aan boord) voorbij het schoonste gedeelte van de Rijn dat we op ons gemak kunnen bekijken vanaf het wandeldek : talrijke kastelen, enig mooi natuurschoon : rotsen, wijnbergen, lieflijke plaatsjes langs de stroom, drukke scheepvaart en verkeer langs beide zijden. Te 7 uur komen we toe te Rudesheim, het plezantste stadje van gans de vrolijke Rijn, met zijn vele wijnkelders. De bus voert ons naar het typische hotel, waar we avondmalen en overnachten.

Maandag 4 juni : we moeten te 8 uur reeds weg, met de veerboot over de Rijn, door Mainz, terug over een der grote bruggen, recht naar Rüsselsheim. De bezitters van een Opelwagen, weten dat daar de grote autofabrieken liggen. Deze brengen we een kort bezoek. Te 11 uur worden we verwacht te Wiesbaden, de beroemde badplaats met de warmwaterbronnen. Een der schoonste steden van Duitsland in een prachtig kader gelegen.

We bezoeken er de studios waar filmen gedraaid worden en... een champagnefabriek met kosteloos proeven. Dat is nog niet alles : te 1 uur wordt de tafel voor ons ge-

dekt in... het Kurhaus van Wiesbaden, als het mogelijk is op het terras van het heerlijke Kurpark.

Na de middag reizen we verder doorheen een der mooiste streken : Schlangenbad, Bad Schwalbach, de Aarvallei tot Diez en dan het Lahndal tot Bad Ems, Bij Koblenz komen we opnieuw aan de Rijn, trekken verder stroomafwaarts, voorbij het Zevengebergte naar Bad Godesberg, Bonn tot Keulen. (Avondmaal en overnachten).

Dinsdag 5 juni : voor de mannen : geleid bezoek en ontvangst aan de Motorenfabriek Deutz. De dames krijgen dan ruim gelegenheid om Keulen te bezoeken met zijn prachtige monumenten en zijn vele winkels. 's Middags gezamenlijk middagmaal en terugreis over Aken, Maastricht, Tongeren, St. Truiden, Tienen, Leuven, Brussel (waar nog een avondmaal opgediend wordt) en dan terug naar huis. Aankomst tussen 9 en 10 u. 's avonds.

Er zijn nog enkele verrassingen voorzien voor onderweg, maar dit verspreken we nu nog niet.

De prijs van deze reis, alles inbegrepen (behalve natuurlijk dranken) is 1400 fr. per persoon. Hiervoor bekomt men : reis per luxeautokar, boottocht van 5 uur, drie overnachtingen, 3 ontbijten, 4 middagmalen, 4 avondmalen in zeer goede hotels, veel gezelligheid en vrolijkheid onderweg, reispas inbegrepen.

Het aantal plaatsen voor deze reis is beperkt op VIJFTIG. De inschrijvingen worden definitief gesloten op zaterdag 12 mei, om alles tijdig te kunnen regelen. Mocht er voldoende belangstelling zijn — wat we wel denken — dan wordt eventueel een tweede reis ingericht op zaterdag 9 juni.

Tengevolge van het groot succes wordt een tweede reis ingericht op zaterdag 9 juni. Reeds meer dan dertig inschrijvingen werden tot op heden geboekt.

Leden van het VBZ : schrijven in op het V.B.Z., vismijn, Oostende.

Lezers van het «Nieuwsblad - Visserijblad» : schrijven in op de redaktie : St. Jorisstraat, 18, Oostende.

WIJZIGINGEN IN DE VISSERSVLOOT NIEUWPOORT

Schrapping :
N.6 «St Helene», van Declercq
Arsene van 7-5-1956.

OOSTENDE

Verandering van eigenaar :
O.290 «O.L.V. van Fatima», eigen-
dom N.V. Motorvisserij op 15-12-55
te Oostende.

Ons Redershoekje!

Men schrijft ons uit Heist:

Het schrijvend tekort aan personeel in de visserij!

Waar ik verleden week onder dezelfde rubriek het schrijvend tekort aan bemanning aanklaagde te Zeebrugge, hebben er in de voorbije week reeds verscheidene reders aan den lijve mogen ondervinden dat het een werkelijkheid is geworden (misschien twijfelt er U nog aan?) Het is ten eerste betreunswaardig maar het is de werkelijkheid!

Een onvolledig lijstje van deze slachtoffers zal U misschien beter doen begrijpen. De Z.507; Z.514; Z.489; Z.240; Z.274; Z.583; Z.506 en misschien nog anderen hebben verscheidene dagen niet kunnen uitvaren bij gebrek aan volledige bemanning en wat zal er gebeuren binnen een zestal maanden als er opnieuw 10 vaartuigen meer in de vaart zullen gekomen zijn? Want denk er om, zowel nieuwe of oude vaartuigen zullen geslachtoffer worden. In het vorig nummer sprak ik van 20 vaartuigen die zouden stilliggen maar dit zal geenszins overdreven zijn, geloof het gerust! Een voorbeeld uit de velen zal U wellicht nog meer overtuigen. Een scheepjongen (14 jaar) met 3 à 4 maand vaart wordt aangemonsterd voor lichtmatroos tegen eventjes 5%. Is dit wel te verantwoorden, Mijne Heren, maar ja wat wilt U,

Visserijnieuws te Zeebrugge

SCHIP OP ZANDBANK VASTGELOPEN

De Z.420 van schipper-eigenaar Vlietinck Frans, vaarde in de geul te Zeebrugge. Door een spijtige vergissing werd door de stuurman de boei niet bemerkt welke langsheen de geul gebakend ligt. Het schip kwam terecht op de Oostbank. Het hoog water werd afgewacht en daar het vaartuig slechts lichtjes vastgekomen was, kon men op eigen kracht terug los komen en de haven van Zeebrugge binnenlopen. Gelukkig was er geen schade.

STORMSCHADE

De Z.38 van eigenaar De Groote Georges leed stormschade tijdens het terugkeren van de vangst. Bij het naderen der vissershaven van Zeebrugge waaide er een sterke wind uit noordelijke richting. Door een harde ruk werd de gaffel van de bezaanmaste gebroken.

SCHADE IN SCHUILHAVEN

De Z.400 van schipper Van Die-rendonck Leopold lag gemeerd in de schuilhaven te Zeebrugge. Op zee woei een hevige wind en ook in de beschutte rede kon men grote golven waarnemen. Door de sterke oostenwind werd de Z.400 met een harde ruk geslingerd tegen de Z.471 van schipper Van Torre René, welke tegen de kaaimuur gemeerd lag. Aan dit laatste schip werd dan ook schade toegebracht. De ijzeren galg van de stuurboordvoorzijde van de Z.471 werd gebroken.

andere kon het vaartuig misschien nog enkele dagen langer aan de kaai blijven liggen? Dit gaat toch al te ver, en is het niet nodig dat er ingegrepen wordt door de overheid, of zullen ze vaartuigen laten bouwen tot iedereen in de put zit, wat een enorm verlies zal betekenen van, ik weet niet hoeveel families, die nu borg staan voor die nieuwe reders en alles zullen verliezen in een jaar tijds. Er kan en er moet ingegrepen worden vóór het Te laat is. En wat zal het Krediet te Brussel daarvan denken als er niet meer afgekort wordt en met er bijhorende of bijkomende intresten? Of zullen ze voortgaan met zichzelf in onmogelijke toestanden te brengen??? Daarom durf ik het nogmaals wagen en met drang want de nood is groot opdat het Krediet zoude aangepast worden aan het beschikbare personeel! En is het verder niet beschamend te moeten lezen in een dagblad van de hoofdstad, dat een persoon die zich bestuurder noemt van nederdrukking van de onkosten en gezondmaking van het bedrijf, en er bovendien prat op gaat door het Ministerie zou gevraagd geweest zijn, om een verslag op te maken over het visserijbedrijf???

Ook volgens «Het Volk» is er in het Kongres van het A.C.V. gesproken geweest over de visserij... het moest iets zijn over uitbreiding (!), het is enkel te hopen dat het niet was over nieuwe vaartuigen bouwen. Want dan zouden ze liever eens over het personeel spreken, want al die heren weten toch niets af van ons vissersleven.

Hoe dan ook, vrienden reders en Gij onze leiders, laat ons allen eendrachtig werken om uit deze warboel te geraken. Misschien kunnen we nog iets redden.

Een reder,

AANVARING

Daar het schroef niet tijdig greep, werd de O.10 van Salliau Robert, in het Montgommerydok aangevaren door de O.84 van Salliau Edouard, waardoor de spanen werden ingedrukt en het berg-hout gespleten.

DE O.36 IN DE VAART

Maandag had in alle eenvoud de doop plaats van de O.36 «Christiane».

Het was rond 11 uur dat E.H. Evrard in tegenwoordigheid van reder en schipper, het schip zeggende en behouden vaart en goede vangsten wenste.

Het nieuwe vaartuig dat op de werf bij Loy werd gebouwd, is voorzien van een motor Bohn en Kahler van 100 PK.

De bemanning aan boord zal bestaan uit: schipper Norbert Deprez; motorist Dasseville André; matroos Héinderson Roger.

«HULP IN NOOD»

Overeenkomstig art. 33 der statuten wordt de Buitengewone Algemene Vergadering van Hulp in Nood gehouden op vrijdag 20.4.56 te 15.30 in het Hotel du Commerce, 19, Vindictivelaan, Oostende.

DAGORDE

Wijziging statuten:

1) Voorgestelde wijzigingen:

Er wordt voorgesteld het art. 38 der statuten, thans luidend als volgt:

«Art. 38. De leden verzaken uitdrukkelijk en zonder voorbehoud aan alle beroep bij de rechtbanken, betrekkelijk de zin welke dient gegeven te worden aan de bepalingen der standregelen en der maatschappelijke verordeningen, of voor welke andere reden het ook moge wezen Indien, niettegenstaande de zorgen met dewelke het voorzien van alle gevallen betracht werd, er nochtans betwistingen ontstonden, zullen deze onderworpen worden aan een scheidsraad samengesteld uit vier leden, waarvan twee benoemd door de beheerraad en twee door het lid of de betrokken leden. Bij gelijkheid van stemmen over een beslissing wordt door de vier scheidsmannen een vijfde benoemd. De scheidsmannen handelen als regelaars in der minne, wier uitspraak oppermachtig is en zonder beroep; zij zijn van alle rechterlijke pleegvormen ontslagen.

Indien een der partijen nalaat een scheidsrechter te benoemen, of indien beide partijen het niet eens worden over de benoeming van de derde scheidsrechter, zal de meest gereede partij de aanstelling van de tweede of van de derde scheidsrechter aan de rechtbank van koophandel te Oostende opdragen.»

Te vervangen door de volgende tekst:

«De leden verzaken uitdrukkelijk en zonder voorbehoud aan alle beroep bij de rechtbanken, betrekkelijk de zin welke dient gegeven te worden aan de bepalingen der standregelen en der maatschappelijke verordeningen, of voor welke andere reden het ook moge wezen. Indien niettegenstaande de zorgen met dewelke het voorzien van alle gevallen betracht werd, er nochtans betwistingen ontstonden, zullen deze onderworpen worden aan de rechtbanken van de plaats van de maatschappelijke zetel.»

2) Er wordt voorgesteld art. 35 D der statuten, eerste paragraaf, thans luidende:

«D. Het lid dat ophoudt verzekerd te zijn verliest de helft van zijn aandeel in de premieschuld aan de leden, indien dit lid of zijn echtgenote of mede-eigenaar van een vissersvaartuig, of reder blijft, of indien het zonder toestemming van de beheerraad een verzekering afsluit met andere maatschappijen. Verliezen nochtans hun rechten op hun volledig aandeel in de premieschuld aan de leden, deze leden welke na één januari negentienhonderd vijftig de maatschappij verlaten in de omstandigheden voorzien in vorige alinea met dien verstande dat in alle geval dit totaal verlies van aandeel beperkt wordt op de boekjaren negentienhonderd vijftig tot en met negentienhonderd vijf en vijftig.»

Te vervangen door volgende tekst: «D. Het lid dat ophoudt verzekerd te zijn verliest de helft van zijn aandeel in de premieschuld aan de leden, indien dit lid of zijn echtgenote of mede-eigenaar van een vissersvaartuig, of reder blijft, of indien het zonder toestemming van de

(Zie vervolg onderaan volg. kol.)

HET MERKEN

VAN ZALM

Om uit te maken hoeveel zalm in de rivier Columbia het overschrijden van de Macnary-dam overleeft gaat men in Amerika 720.000 zalmen tatoeëren.

Dit werkje wordt opgeknapt door achttien vrouwen, die de vissen vooraf in een bijzonder toestel verdoven. De vissen worden dan in de buik gemerkt met een elektrisch toestel, dat zeven spelden omvat. De spelden houden een bijzondere kleurstof in, die onder de huid binnendringt en op de rug van de vis een cirkel tekent met een doormeter van anderhalve millimeter.

Na deze bewerking worden de zalmen in een vat met lopend water gelegd en komen daar snel tot het bewustzijn. Ten hoogste een paar ten honderd overleven de bewerking niet.

Ook in Canada en Alaska wordt deze methode toegepast.

«HULP IN NOOD»

Overeenkomstig art. 31 der standregelen houdt Hulp in Nood haar Jaarlijkse Algemene Vergadering op vrijdag 20 april 1956 te 16 uur in het lokaal «Hotel du Commerce» 19 Vindictivelaan Oostende.

DAGORDE

1) Lezing en goedkeuring van het verslag der vorige Algemene Statutaire Algemene Vergadering van 13.5.55.

2) Verslag v/de Beheerraad van de Maatschappijwerking, afgesloten 1955.

3) Verslag van het Kollege van Kommissarissen.

4) Goedkeuring van de Balans, Winst- en verliesrekening, afgesloten op 31.12 1955.

5) Ontlasting te verlenen aan beheerders en Kommissarissen voor het jaar 1955.

6) Bestemming te geven aan het batig saldo van 1955

7) Bekrachtiging en aanstelling als beheerder van dhr Uterwulge Albert. Bekrachtiging en aanstelling van de Heer Leerman Albert als kommissaris.

8) Vaststelling van de vergoeding van de Kommissarissen ingevolge art. 29 der statuten.

9) Uitbetalen voorbehoudingsfonds 1945

10) Verscheidene Namens Hulp in Nood: Een beheerder, V. Seghers

Een beheerder V. Vlietinck

(4980V)

beheerraad voor één of meer zijner vaartuigen een verzekering afsluit met andere maatschappijen. Verliezen nochtans hun rechten op hun volledig aandeel in de premieschuld aan de leden, deze leden welke na één januari negentienhonderd vijftig de maatschappij verlaten in de omstandigheden voorzien in vorige alinea.»

(4979V)

Z.544 'Peter-Pan' gedoopt



Enkele beelden van de doop plechtigheden van de Z.544

NIETTEGENSTAANDE het te kort aan bemanningsleden waarover de laatste tijd veel wordt geschreven en gepraat, groeit de visserijvloot van Zeebrugge steeds maar aan. Bijna geen enkele week gaat voorbij, zonder dat een vaartuig van stapel loopt of dat een nieuw vaartuig in de vaart wordt gebracht. Ditmaal was het de beurt aan de Z.544 «Peter Pan». Het betreft wel geen nieuw vaartuig, maar toch vormt het een nieuwe eenheid van de Zeebrugse vloot. Dit schip behoorde vroeger aan een Nederlandse reder en was de Urk 96 «Klaasje». Het werd in 1954 gebouwd te Monnikendam in Nederland. Het is een stalen vaartuig, voorzien van een motor van 150 PK. Het heeft een lengte van 17,96 meter, een breedte van 5,33 meter en een diepgang van 2,40 meter. Het is reder Leon Demunter uit Blankenberge welke de nieuwe eigenaar is van dit schip. De reder heeft nog een ander vaartuig in de vaart, namelijk de Z.506. Het schip werd gedoopt aan de yachthaven te Zeebrugge door Z.E.H. De Cavale, pastoor te Zeebrugge. Het peterschap werd aanvaard door de heer Pierre Van Damme, burgemeester van Brugge. Dit is namelijk het eerste vaartuig dat te Zeebrugge wordt gedoopt sinds de benoeming van de heer Van Damme tot burgemeester. Eens te meer gaf de heer burgemeester blijk van zijn waardering voor het volhardende en gevaarlijk werk van het vissersvolk. Het meterschap werd vervuld door Mevrouw Spanooghe, dochter van de vóórorlogse adjudant der rijkswacht te Zeebrugge.

Na de doop ging een korte receptie door in het hotel «du Port».

De bemanning van het nieuwe vaartuig is als volgt samengesteld: stuurman Verbeke Albert, motorist Devroe Pierre, matrozen Verbeke Charles en De Munter Robert. Het

vaartuig zal varen op de West. Na de doopplechtigheid werd een korte maidentrip in zee ondernomen. Vele belangstellenden waren voor de plechtigheid opgekomen doch er waren weinig liefhebbers voor de tocht in zee daar er een hevige bries stond. Aan de nieuwe eenheid wensen we hartelijk welkom in de vloot van Zeebrugge.

DE ONTVANGST

Daarna had in het hotel «du Port» een kleine ontvangst plaats door de reder ingericht, waar door de heer Vandenberghe namens het Verbond hulde werd gebracht aan Leon Demunter, die een knap reder is en hoopte dat «Peter Pan» de moeilijkheden van het bedrijf zegevierend zou overwinnen, daar ons in verband met Benelux moeilijke ogenblikken te wachten staan, die des te moeilijker te overbruggen zullen zijn, gezien het gebrek aan samenwerking welke onder de reders opnieuw bestaat, omdat sommige mensen meer munt kunnen slaan voor eigen rekening door de verdeeldheid te trachten te bewerken. De heer Vandenberghe bedankte namens de reder, de vriendelijke meter, Mej. Spanooghe, van wie haar moedige houding in gans Blankenberge gekend was en die voor «Peter Pan» een grote zedelijke steun zal zijn, de Brugse Kredietbank, vertegenwoordigd door de heer Parmentier, directeur. Hij wees vervolgens op het harde leven van onze vissers en was overtuigd dat de schipper zijn vaartuig steeds met behulp van zijn bemanning knap zou leiden.

Hij dankte Hand in Hand, voorzitter Gobert en zijn beheerders alsook Jozef De Roose, voor de hulp aan Leon Demunter verleend en sloot zijn korte rede met de overtuiging dat «Peter Pan» zijn weg zou banen, daarin gesteund door Mevrouw Demunter die haar

NAMEN VAN RUSSISCHE FABRIEKSCHEPEN

rederij van aan de wal behoorlijk zou helpen verdedigen.

Hij stelde voor aan de peter van het schip, die door ambtsbezigheden terug naar Brugge geroepen was, een telegram te sturen: het vertrouwen van de Zeebrugse visserij in hun nieuwe burgemeester bevestigend, wat op algemeen handgeklap onthaald werd.

Het gezellig samenzijn in een gezellig hotel, duurde nog uurtjes.

Hopen we voor «Peter Pan» behouden vaart en rijke vangsten.

Het allereerste fabriekschip dat in Duitsland werd gebouwd voor rekening van de U.S.S.R., droeg de naam «Pouchkine».

Tussen de namen van de nog te leveren schepen van eenzelfde serie, schrijft een onzer kollega's, vindt men nog de volgende: Gogol, Dostojewsky, Tolstoi, Gorki en Andreiew. Allen namen van bekende Russische schrijvers.

De tewaterlating van de B.2735

Zaterdagmiddag had te 12 uur in tegenwoordigheid van talrijke maritieme personaliteiten de tewaterlating plaats van de tweede grote treiler voor rekening van de Franse reder André Fourmentin van Boulogne, die reeds een gelijkwaardig vaartuig, de «Duplex» op dezelfde werven gebouwd, in de vaart heeft, welke in tweemaal negen dagen visserij twee miljoen Belgische frank opbracht.

De «Champlain», waarvan Mevrouw Fourmentin de goede meter is, is een zusterschip van de «Duplex».

Het is een nieuw type van schepen, waarvan de snelheid en de stabiliteit naar het schijnt zeer groot is.

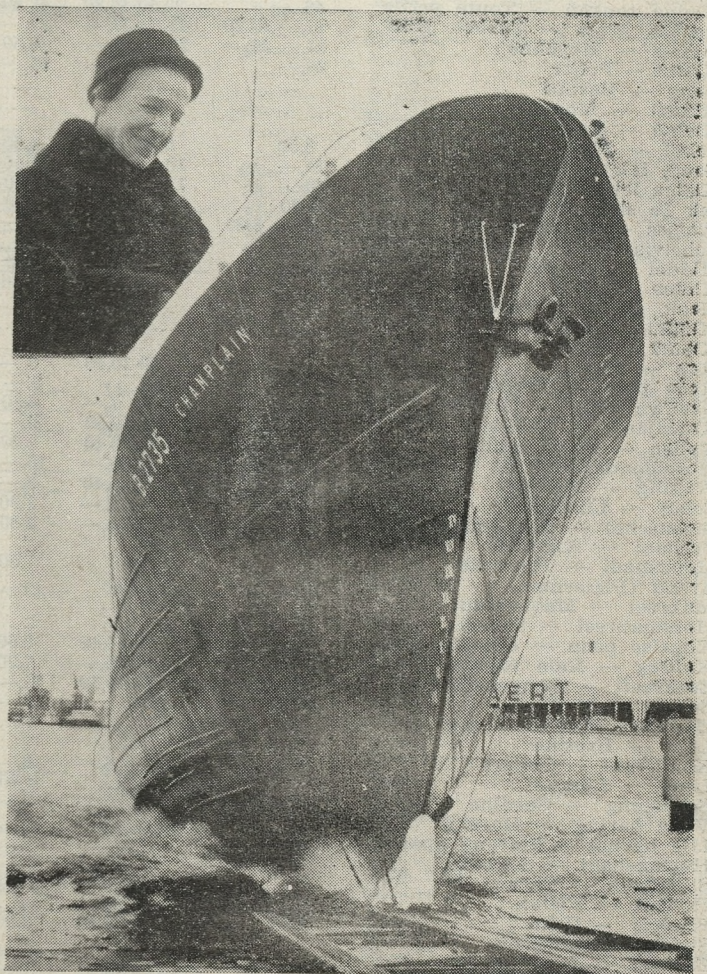
Het sukses van deze nieuwe treilers is zo groot geweest, dat de Belgische rederij P.V. niet gearzeld heeft een van hetzelfde type op stapel te zetten. Na de tewa-

terlating had een ontvangst plaats waarop de heer Beliard de meter en de aanwezigen bedankte.

Hij werd hierin gevolgd door de heer Fourmentin zelf, die op humoristische wijze zijn relaties met de werf en het personeel weergaf en achtereenvolgens hulde bracht aan het prachtig werk van directeur Chardome, Mej. Croes, de hh. Fontaine, Pilaeis, Hoube, Debergh, Borrey, Boule, Behir, Jaak Denorker, Mr Fernand en het werkvolk, die van deze werf een der beste werven voor stalen vissersvaartuigen van Europa hebben gemaakt.

De loffelijke woorden van een groot Frans reder, strekken ter ere van een werf, welke aan ongeveer 700 huisgezinnen werk verschaft, wat voor Oostende van het grootste belang is.

Met een glas schuimwijn eindigde deze zoveelste maritieme plechtigheid.



De «Champlain» en zijn meter Mevr. Fourmentin.

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

De aanvoer was deze week veel groter dan de voorgaande week, vooral wat de tongen betreft. Ook van het Kanaal wordt weer veel meer vis aangevoerd, alhoewel de vangsten niet zeer groot waren. Van de Noordzee was weinig vis op de markt met de grootste aanvoer van deze visgrond op de sluitingsmarkt. De Westgrond voerde zeer weinig aan, en waar daarenboven weinig schepen van deze grond aan de markt waren, was de aanvoer van West-variëteiten onbeduidend. De tongprijs was hoogst op de maandagmarkt, kleine sortering was echter duurder op de 2e dag, en op de sluitingsmarkt kreeg de prijs voor alle soorten een gevoelige deuk. Voor witte kabeljauw werden doorgaans goede prijzen betaald, de beste werden genoteerd op de sluitingsmarkt. Rogsoorten waren de ganse week niet bijster duur.

In totaal werd aangevoerd uit 68 vangsten : 18.134 bennen vis, 70.248 kgr. tong en ongeveer 10.000

kgr. kreeft. De vangsten waren verdeeld als volgt : 7 IJslanders met geen bijzonder grote vangsten. Samen 10.835 bennen vis en 3.600 kgr. kreeft. Betere kwaliteit op de dinsdagmarkt. Lage prijzen. Drie vaartuigen van de Noordzee voeren 1.300 bennen goed verzorgde vis aan, waarvoor goede prijzen worden betaald.

Veel meer Witte Bankers dan de vorige weken. Uit 24 vangsten worden 991 bennen vis en 46.348 kgr. tong aangevoerd. Doorgaans lonende opbrengsten.

27 Kanaalvaartuigen met 4.678 bennen vis en 23.800 kgr. tong. Van deze visgrond werden ook ongeveer 6.000 kgr. kreeft aangevoerd. Op de openingsmarkt was de kwaliteit niet bijzonder goed. Dit verbeterde op de twee volgende dagen door de kortere reizen.

Van de West 6 schepen met 310 bennen vis en 100 kg. tong en een vaartuig van de Kust voert 1 bennen vis aan.

Zaterdag 7 april :

WITTE BANK				
O.183	16	56	2048	119.530
KANAAL				
Z.421	12	168	3450	175.840

Kreeften

Twee vaartuigen met mooie vangsten die goede prijzen krijgen. Mooie vangst kreeftjes, verkocht van 19,70 naar 33,30 F het kgr. Lonende opbrengsten.

Maandag 9 april :

IJSLAND				
O.335	17	1700	—	342.769
O.217	17	775	35	205.230

O.224	17	1300	30	264.820
O.298	18	2400	—	588.000
KANAAL				
O.284	13	140	2100	115.110
O.279	15	120	1600	110.040
O.312	13	100	1300	106.355
Z.405	16	125	1500	110.209
O.140	15	170	1500	118.095
Z.425	15	530	—	122.640
O.155	14	100	1600	105.580
O.120	16	220	1200	124.875
O.87	16	100	1200	85.470
O.300	17	80	1000	88.920
O.187	15	300	100	126.325
O.204	16	175	1700	105.690
O.66	15	70	1700	85.260
Z.529	14	120	800	66.120
O.278	3	300	—	135.740
WITTE BANK				
Z.528	16	70	1800	73.840
O.247	16	60	2600	124.145
Z.537	16	20	2000	117.735
Z.546	16	50	2800	138.530
Z.514	14	30	1500	86.250
Z.422	16	40	1700	88.880

Omvangrijke visaanvoer vooral van IJsland en Kanaal. Veel tong op de markt. Sommige vaartuigen deden wel wat te lange reizen, waardoor de kwaliteit te lijden had. De aanvoer is echter goed verscheiden. De grote tongsoorten zijn goedkoper dan vorige week. IJslandse vissoorten zijn eerder goedkoop.

Dinsdag 10 april :

IJSLAND				
O.293	18	2400	—	571.009
Kreeften				
O.236	18	960	25	244.712
O.88	17	1300	—	382.768
NOORDZEE				
O.228	16	475	—	184.065
KANAAL				

Tongen, grote — Sole, grosse	33,—40,—	27,40-31,80	26,40-30,50	27,40-31,80
3/4 tongen — Sole 3/4	46,—	28,—36,50	31,20-39,80	28,60-30,—
Bloktongen — Sole moyenne	53,—	34,20-38,40	33,80-37,80	33,40-35,40
Voor-kleine — Petite	57,40	36,—50,20	48,—51,60	41,60-47,20
Kleine tongen — Toute petite	46,—	30,50-45,80	43,80-47,40	38,—42,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	41,—43,20	25,50-37,—	27,—39,—	27,50-36,—
Middel — Moyenne	31,—39,—	26,—28,—	20,50-26,—	23,—27,—
Kleine — Petite	20,—	12,80-20,—	14,—18,—	12,50-17,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	8,50	5,50- 6,—	4,50- 8,—	7,50- 8,30
Grote iek — Grosse	14,—	10,—12,—	11,40-12,40	11,—13,20
Kleine iek — Petite	15,—	11,—13,—	12,40-12,80	12,—13,50
Iek 3e slag — 3e sorte	10,20	11,20	9,40-12,—	11,80-12,—
Platjes — Toute petite	3,60- 3,80	2,20- 4,60	2,— 3,—	2,— 4,80
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	13,—15,—	5,80	4,— 6,—
Kleine — Petit	.....	.....	3,60- 4,80	2,80- 3,60
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	8,—14,80	3,40-10,40	3,—10,20	6,—11,—
Rode poon — Perlon	.....	11,10	9,—	9,—
Grauwe poon — Grondin	4,—	5,70- 7,—	4,50- 5,20	4,50- 5,20
Kabeljauw — Cabillaud	10,—13,60	7,80-12,80	9,—20,40	13,80-24,80
Gullen — Petit cabillaud	3,20- 8,40	3,20- 6,40	3,20-10,80	5,—15,—
Hozemondhamme — Baudroie	18,—25,—	21,50-28,—	15,—23,50	21,—25,—
Wijting — Merlan	3,20- 5,—	2,80- 5,40	3,— 4,80	2,20- 4,80
Schar — Limande	4,80	1,40- 2,—	1,90- 2,40	1,30- 1,70
Steenhol — Sole limande	.....	4,—13,—	3,80-13,—	4,80-12,—
Zeehaai — Aiguillat	8,60	8,20	.....	8,70- 9,50
Hondshaai — Roussette	.....	7,70	7,50- 8,—	4,60- 6,60
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	7,20-14,50	7,50-14,40	6,50-12,—	6,50- 9,60
Keilrog — Raie radiée	15,—	8,—16,—	7,20-17,—	12,—19,20
Zeekreeft — Langoustine	19,70-33,30	7,30-29,10	11,—29,—	.....
Schaat — Flotte	11,60	9,50	18,—	16,—
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5,—	5,— 6,—	6,— 7,20	4,—
Leng — Lingue	5,—	.....	4,80	6,20
Schartong — Cardine	11,20-14,—	.....	8,—20,—	14,—
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
Ijle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	1,50	1,50
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	4,50	4,40- 5,40	3,80- 7,60	3,20- 9,20
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	8,40	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	6,20- 8,80	4,60- 9,40	8,— 9,40
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	26,50	.....

O.210	11	200	—	94.144
O.109	16	180	1500	115.290
O.256	16	160	300	119.920
O.128	12	180	—	72.050
O.326	18	390	500	166.050
WITTE BANK				
O.282	15	50	2700	146.275
O.218	13	50	2000	117.120
O.112	14	40	2000	99.400
O.289	15	40	2000	106.350
WEST				
B.603	6	30	—	13.550
O.267	6	50	100	27.960

Minder vis dan gisteren, over het algemeen betere kwaliteit. Minder tongen en veel minder Kanaalvis. Over het algemeen is ronde vis duurder vooral witte kabeljauw. Platvis is eerder beterkoop.

Woensdag 11 april :

NOORDZEE				
O.118	13	400	—	152.315
O.94	11	425	—	113.360
KANAAL				
O.25	13	100	1200	91.760
O.246	13	50	1400	82.330
Z.291	12	250	400	90.990
O.313	12	100	700	72.010
O.342	14	250	200	100.850
O.292	13	200	300	108.410
WITTE BANK				
O.337	14	50	2300	102.055
Z.321	4	30	1100	56.200
O.174	13	40	2000	87.990
O.243	13	40	2000	105.510
O.281	13	40	1800	104.960
O.254	13	50	2300	97.165
O.214	13	40	1800	96.170
Z.330	10	40	1300	75.900
Z.745	13	20	1800	78.730
O.170	14	50	2500	110.240
O.135	14	25	1500	82.790
Z.777	11	20	1300	54.300
O.154	12	40	1500	81.720
WEST				
O.196	7	60	—	25.440
O.327	6	70	—	30.170
O.346	6	50	—	27.260
O.532	6	50	—	20.015
KUST				
O.70	3	20	—	7.355

Tamelijk veel schepen met alleen omvangrijke vangsten van het Kanaal en de Noordzee. Ook veel tong op de markt die nogal sterk in prijs gedaald is bij gisteren. Kleine vangsten van de West. Uitstekende kwaliteit. Kabeljauw is duurder.

GENT

31 MAART TOT 6 APRIL 1956

3/4 tongen 65 ; voorkleine tong 55-60 ; grote tarbot 100-90 ; middelmatige tarbot 50 ; kleine tarbot 30-32 ; middelmatige griet 45 ; grote iek 32-35 ; iek 3e slag 22 ; middelmatige schelvis 48-50 ; kleine schelvis 24-28 ; rog 19-24 ; gekuiste rog 48 ; kabeljauw 22-60 ; gullen 18-24 ; wijting 16 ; gepelde hondshaai 48 ; makreel 22-25 ; rode knorhaan 25 ; repen zeebaars 38 ; ijle haring 15-17 ; garnaal 40-50 F per kgr.

BRUSSEL

31 MAART TOT 6 APRIL 1956

Grote tong 60-80 ; 3/4 tong 76-85 ; voorkleine 72-80 ; kleine 66-70 ; grote tarbot 110 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine tarbot 42 ; kleine griet 42 ; kleine iek 29-34 ; iek 3e slag 28 ; platjes 20 ; middelmatige schelvis 45-60 ; repen schelvis 45 ; rogvlerken 60 ; kabeljauw 32-60 ; repen gullen 45-60 ; hozemondhamme 60-70 ; wijting 18-24 ; repen wijting 45 ; rode knorhaan 34-40 ; repen zeebaars 34-50 ; repen leng 45 ; ijle haring 16-30 ; garnaal 60 F per kgr.

V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING
GARNALEN
Pakhuis 125 — Oostende
Tel. 75789

NIUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	6-4	9-4	11-4
Bloktong — Sole moyenne	44-45	30-31	30-32
Fruittong — Sole 3/4	45-46	31-33	33-37
Schone kleine tong — Petite sole	60	43-47	43-47
Kleine tong — Toute petite sole	61-62	47-51	46-49
Grote tarbot — Gros turbot	50-52	40-42	40-46
Middelem tarbot — Turbot moyen	59-60	40-42	38-40
Varia — Divers	52-53	27-34	32
Griet — Barbue	—	23	25
Pieterman — Grande vive	44-45	23-26	23-26
Grote pladijs — Grosse plie	37-38	35-37	34-37
Middelm. pladijs — Plie moyenne	9-11	10-11	7-8
Kleine pladijs — Petite plie	15-16	9-11	7-9
Deelvis — Portion	10-12	3-6	6-3
Kabeljauw — Cabillaud	—	17	20-22
Gul — Petit cabillaud	12-21	10-13	12-17
Keilrog — Raie radiée	21-22	17-18	17
Rog — Raie	—	12-11	9-11
Tiltten	—	7-8	5-7
Scherpstaaften	21-22	6-8	6-7
Halve man	—	—	—
Grote wijting — Gros merlan	7-8	7	6-7
Kleine wijting — Petit merlan	6-7	6	5-6
Bot — Flet	1	1	1
Schar — Limande	9-14	4-10	5-11
Zeehaai — Aiguillat	—	8	7
Zeehond — Chien de mer	7-8	7	5-7
Robbaard — Grondin rouge	—	—	20-24
Knorhaan — Grondin	12-13	6-7	4-5

ZEEBRUGGE

9-4	10-4	11-4
28-29	28-29	30-31
32-34	30-31	30-32
35-36	36-37	32-35
41-42	39-40	43-44
41-42	46-47	48-49
34-36	39-40	35-36
30-31	32-33	31-32
22-23	21-22	22-24
24-25	23-29	24-25
41-42	40-41	38-39
8-9	8-9	8-9
7-8	7-8	8-9
12-13	11-12	12-13
10-11	8-9	7-8
16-17	18-19	18-19
12-13	12-13	14-15
—	19-20	18-19
16-17	15-16	14-15
7-11	14-15	13
11-12	13-14	11-12
—	11	9-11
8-9	6-7	4-5
—	1-2	1-2
—	6-7	—
—	9-10	—
—	9-8	—
—	4	6

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 14 APRIL :

Kanaal : Z.226.
Witte Bank : O.105, O.173.

MAANDAG 16 APRIL :

IJsland : O.86, O.395, O.324.
Kanaal : O.223, O.262, O.115,
O.156, O.287, Z.581.
Witte Bank : O.122, O.268, O.193,
Z.510, N.819.
Noordzee : O.237.
West : O.77.

DINSDAG 17 APRIL :

IJsland : O.83, O.296.
Noordzee : O.215.
Witte Bank : O.127, O.132, O.153,
O.345, Z.549.
Kanaal : O.165, O.266.
West : O.152.

DINSDAG of WOENSDAG :

Noordzee : O.81 (makreel).

WOENSDAG 18 APRIL :

IJsland : O.250.
Noordzee : O.305, Z.459.
Witte Bank : O.235, O.283, O.265,
O.227, O.147.

VERMOEDELIIK :

Van 120 tot 239 PK :
4-4 : O.277 (West).
12-4 : O.267 (West), O.327 (West)
O.532 (West).

IJSLANDSE VISSOORTEN

	9-4-1956	10-4-1956	
Schelvis groot	4,60-12,60	4,80-14,—	.....
Midd.	3,40- 5,80	3,50- 6,—	.....
Klein	3,— 4,20	3,40- 5,—	.....
Kabeljauw	4,40- 8,—	4,40- 9,80	.....
Gullen	3,20- 5,40	4,40- 7,40	.....
Wijting	3,40- 4,80	3,20- 4,80	.....
Schaat	4,50-12,50	13,—	.....
Zeebaars	3,20- 8,—	8,— 8,40	.....
Leng	4,— 5,—	4,60- 5,40	.....
Schartong	8,—10,—	8,— 9,—	.....
Heilbot	15,80-41,—	18,—45,40	.....
Koolvis	4,— 5,—	4,40- 5,80	.....
Hondstong	3,40-10,40	5,—11,—	.....
Zeeewolf	3,60- 5,40	4,20- 6,20	.....
Platen	10,40-12,—	12,—13,80	.....

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 7 APRIL :

Z.605	2	10	15.270
MAANDAG 9 APRIL :			
Z.547	13	70	67.110
Z.491	10	70	65.820
Z.415	1	5	5.000
Z.526	8	50	40.810
Z.472	9	40	64.560
Z.449	10	100	60.600
Z.460	10	50	49.120
Z.432	8	60	38.200

DINSDAG 10 APRIL :

Z.519	5	40	17.330
Z.409	9	55	30.140
Z.199	10	75	37.220
Z.406	5	45	27.230
Z.560	6	60	41.000
Z.93	7	65	41.030
Z.471	11	100	73.600
Z.443	12	105	97.030
Z.489	11	85	69.790
Z.445	7	55	37.440
Z.518	6	45	23.770
Z.201	7	80	45.580

WOENSDAG 11 APRIL :

Z.548	7	85	33.910
Z.467	5	50	22.820

DONDERDAG 12 APRIL :

Z.725	2	10	14.050
-------	---	----	--------

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
7-4	2	16.698	295.370			
9-4	25	480.450	3.636.628			
10-4	15	337.600	2.460.663			
11-4	26	152.900	2.055.995			
Tot.	68	987.648	8.448.656			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

3-4	38	6.811	92.525	7,—	19,—	13,58
4-4	35	5.918	90.132	10,—	19,—	15,23
5-4	36	6.456	63.805	7,—	14,—	9,88
6-4	7	671	19.912	25,—	34,—	29,67
7-4	38	6.877	176.935	19,—	32,—	25,72
9-4	43	7.492	68.819	5,—	13,—	9,18

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

5-4	47	12.091	229.343	12,—	22,—	18,96
6-4	29	5.487	128.835	24,—	39,—	32,22
7-4	33	6.320	179.035	5,—	49,—	28,32
9-4	51	12.198	271.726	11,—	30,—	22,28
10-4	43	9.128	163.268	13,—	25,—	17,88
11-4	37	7.285	156.243	11,—	31,—	21,26

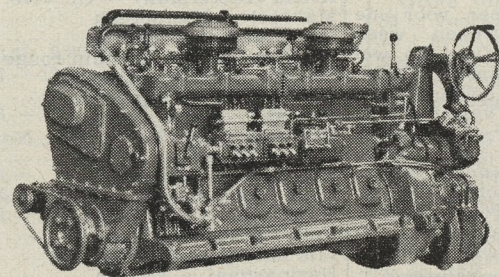
GARNAALANVOER TE NIUWPOORT

5-4	20	4.093	44.652	8,30	14,50	10,90
7-4	22	3.816	48.280	7,—	18,50	12,65
9-4	28	4.599	50.323	9,20	17,—	10,94
10-4	23	4.725	46.790	8,10	12,—	9,90
11-4	20	3.722	48.414	7,70	16,50	12,97

VISAANVOER TE NIUWPOORT

6-4	1	1.403	21.826			
9-4	11	23.937	239.832			
11-4	11	20.634	210.921			

GLENIFFER



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

N.V. MARINE MOTORS

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

VISHANDEL EN NIJVERHEID

Propagandalessen voor visverbruik gegeven in maart '56

Bijkstechnische school - Brugge.

De les werd bijgewoond door 2 leraressen en de leerlingen van de Normaal-afdeling. Er was zeer veel belangstelling. Verschillende meisjes aten graag vis en zouden op hun beurt de visbereidingen dikwijls toepassen.

Familiezorg - Gent.

De les werd gevolgd door de leerlingen van de familiale cursus. Deze meisjes die later als hulp in de huishouding zullen dienst doen, volgden de les met veel aandacht. Alle schotels werden geproefd en smakelijk gevonden.

Maison du Peuple - Bouffiuolx.

De les werd gevolgd door 20 leden. Vis was weinig gekend. Na geproefd te hebben was iedereen er van overtuigd dat visgerechten zeer smakelijk zijn.

Maison du Peuple - Gouy.

De les werd bijgewoond door 12 leden. Er was veel belangstelling. Vis werd hier zeer weinig verbruikt omdat de bereidingen niet gekend waren. Na de les werden alle visschotels geproefd en zeer smakelijk gevonden.

Normaalschool - Hasselt.

De les werd bijgewoond door 2 leraressen en de leerlingen van de Normaalafdeling. De meisjes zouden zeker de nieuwe bereidingen toepassen.

Ecole Communale - Liège.

De les werd bijgewoond door de Directrice, de lerares en de leerlingen van de 4e graad. Visbereidingen waren niet gekend en de meeste meisjes aten niet graag vis. Nadat ze alle schotels hadden zien klaarmaken, proefden ze toch smakelijk.

Maison du Peuple - Sombreffe.

De les werd bijgewoond door 40 leden. Er was veel belangstelling voor vis en in de stad was er ook gemakkelijk vis te krijgen. Na de les werd er geproefd en iedereen was tevreden over de nieuwe bereidingen. Ze zouden thuis meer vis klaarmaken.

Maison du Peuple - Luttre.

De les werd bijgewoond door 30 leden. Er was veel belangstelling voor de visbereidingen. Na de les werd er geproefd en de visschotels kenden veel bijval.

Bijksmiddelb. school - St Niklaas.

De les werd gevolgd door de lerares en de leerlingen van de familiale afdeling. De meisjes vroegen uitleg over de bereidingen en zouden thuis vertellen wat ze geleerd hadden.

Ligue des Femmes - Hérisnes lez Pecq.

De les werd gevolgd door 15 leden. Allen hadden veel belangstelling voor de visbereidingen. Ze wisten niet hoe de bereidingen af te wisselen en waren dan ook zeer tevreden een les over visbereidingen te kunnen bijwonen.

De visschotels zouden voortaan meer bijval kennen.

Ecole Communale Ste Marguerite - Liège.

De les werd gevolgd door de lerares en de leerlingen van de 4e graad. Ze volgden de les met veel belangstelling, zelfs de moeilijkst te overtuigen leerlingen waren nu van gedacht veranderd.

Ligue des femmes - Lanaye.

De les werd gevolgd door 10 leden. Vis was zeer weinig gekend. Na de les werden alle bereidingen geproefd en zeer smakelijk gevonden.

Ligue des femmes - Warsage.

De les werd gevolgd door 20 leden. De visbereidingen kenden veel bijval en zouden thuis dikwijls toegepast worden.

Ligue des femmes - Francorchamps.

De les werd gevolgd door 25 nieuwe leden. Er was zeer veel belangstelling. Alle bereidingen waren nieuw. De visschotels werden zeer op prijs gesteld.

Ligue des femmes - Laplaigne.

De les werd gevolgd door 14 leden. De visschotels zouden in het vervolg meer afgewisseld worden en dus ook beter in de smaak vallen. Na de les werd er geproefd.

Ligue des femmes - Binche.

De les werd bijgewoond door 20 leden. Er was zeer veel aandacht. Verse vis was hier regelmatig te bekomen zodat de visschotels dikwijls konden klaargemaakt worden.

PROPAGANDA- LESSEN APRIL 1956

Alle lessen vangen aan om 14 u.
17 : Chatelineau, Maison du Peuple, rue des Charbonnages.
18 : Mons, Ecole du Sacré Coeur, Chemin de la Procession.
19 : Mons, Cercle Militaire, rue rue d'Havré.
20 : Hautrage Centre, Local des Oeuvres, Grand'Place.
24 : St Ghislain, Cercle Concordia, Grand'Place.
25 : Hainin, Cercle St Georges, rue de la Centenaire.
26 : Thulin, Cercle Familial, rue
27 : La Bouverie, Local de l'Ecole familiale, rue de la Libération.

Vismijnverrichtingen Nieuwpoort

Gedurende de maand maart werden in de stedelijke vismijn te Nieuwpoort volgende verrichtingen geboekt verdeeld als volgt :

vis	2.238.795,50
garnaal	446.135,70
sprot	12.480
totaal :	fr. 2.686.178,70

WENKEN VOOR DE KLEINHANDEL

Zelfs in de beste zaak kan het gebeuren, dat een klant terugkomt met een, gerechtvaardigde of onge-rechtvaardigde, klacht.

Vele klanten worden verloren, omdat men niet op de juiste manier weet op te treden.

Een slimme handelaar zal zich bij dergelijke gelegenheden niet klein-geestig betonen, maar royaal, wat bij gerechtvaardigde klachten niet meer dan normaal is.

Hij laat de klant rustig uitspreken, zonder hem in de rede te vallen. En hij acht zich gelukkig dat de klant met zijn klacht bij hem gekomen is, want hij had ook elders kunnen gaan. En dat zou veel nadeliger geweest zijn voor de faam van de zaak.

Zelfs wanneer de klacht ongegrond is, is het nog beter de koopwaar terug te nemen, dan in de winkel in aanwezigheid van andere klanten een discussie te beginnen.

In dergelijk geval luidt het parool : de politiek van het minste kwaad volgen.

POOL VOOR ZEELIEDEN

Ter beschikking : 1 scheepsjongen ; 2 lichtmatrozen ; 2 matrozen.

Voor alle inlichtingen V.B.Z. Vismijn, Haringhale, Oostende. Telefoon 735.03. Alle inlichtingen worden voor alle leden van de kust gratis verstrekt.

Waarom geen verkoop op zaterdag ?

Tijdens een bespreking, enkele weken geleden, waar ook de vishandel van de kust aanwezig was, werd door de vertegenwoordigers van de Beroepvereniging van Groothandelaars-Verzenders van de Kust de wens uitgedrukt dat meer vaartui- gen — vooral met tong — de zater- dag zouden mogen markten.

Dit is — volgens de groothandel van de kust — van groot belang om uitvoer naar Frankrijk, Zwitserland en zelfs naar Italië mogelijk te maken. In andere visserijlanden is de zaterdag en belangrijke aanvoer- dag, vooral Nederland en ook in Denemarken. De vis welke op die dag verkocht wordt komt reeds de volgende maandag op de buiten- landse markt. Op dit ogenblik is het te laat om nog Belgische vis te verkopen en is dit een der redenen waarom we stilaan de buiten- landse markten verliezen.

Het ware misschien wel wenselijk om de proef te doen maar in dit geval moeten de handelaars kunnen rekenen op een regelmatige aanvoer op die dag en is het vooral van belang dat de vangsten aangekon- digd worden.

Het Verbond der Belg. Zeevisserij — dienst aanvoerverwachtingen — zal zoals gewoonlijk in zijn don- derdagnamiddag kommuniqé de vangsten opgegeven en de vrijdag- namiddag langs de radio de aanvoer voor de volgende dag. Aan de reders die willen de zaterdag verkopen, hun vangst zo nauwkeurig mogelijk op te geven. Ze kunnen ons telefo- nisch bereiken op 73503.

Grote werken aan de West-Bank te Zeebrugge

Zoals we vroeger reeds hebben gemeld zal te Zeebrugge een ter- rein van 18 hectaren oppervlakte op de zee gewonnen worden. Dit ter- rein is gelegen op 450 meter van de dijk en loopt van de havendam tot de aanlegplaats van de Ferry-Boot. De kosten voor dit reusachtig werk bedragen 70 miljoen fr. Thans is men druk bezig aan de voorberei- dende werken voor het indijken van de Westbank. Voor deze indijkings- werken worden grote hoeveelheden rijnshout aangebracht welke zullen dienen om de dijk te versterken. Een baggermolen van de firma De- cloedt uit Zeebrugge baggert in de richting van de toegangsweg naar de vlakte die moet ingedijkt wor- den. Het doel daarvan is rond het in te dijken gedeelte een geul te maken. Deze gracht zal 5 meter on- der de zeespiegel diep behoeven te zijn terwijl de breedte 30 meter moet bedragen. In deze geul zal dan de dijk worden aangelegd. Dit is nodig opdat de sterke stroming en de draaikolken van het water op deze plaats zouden worden over-

wonnen. Dit monumentaal werkplan zal echter nog enige tijd vergen eer het volledig zal uitgewerkt zijn.

Ook de werken voor de uitbrei- ding van de vissershaven verde- ren momenteel aan een normaal tempo. Aan deze uitbreiding wordt gewerkt met verscheidene ploegen zodat men dag en nacht kan door- werken. Door de hevige vorstperiode was er wel enige achterstand in het normaal verloop van de werken, doch deze schade werd reeds inge- haald. Reeds werd begonnen met het betonneren der bovenste kaai- muren en kan men duidelijk de af- bakening van de nieuwe havenkom bemerken. Het grootste aantal pa- len werd reeds geslagen doch het volgieten met beton en de afwer- king van de kaaimuren zal niet vóór het einde van het jaar afgewerkt zijn.

Op dat ogenblik zal de vismijn van 100 m verlengd worden en zal een prachtige moderne visrestaurant de vreemdelingen aantrekken er garnaal en vis te komen eten.

VISTE DE N.820 IN BRITSE WATEREN ? Moest naar Newhaven varen, maar zette de Engelse matroos op een lichtschip en ging voort ter visvangst

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.820 «Welhelmina» eigenaar Henri Pyson met aan boord schipper Van Craeynest, heeft tijdens zijn laatste visserij een vrijwel on aardig avontuur beleefd.

Uitgevaren op 7 april werd koers gezet op W. route met bestemming de visgronden gelegen W. Dungeness Point waar het dezelfde dag aankwam rond 19.20 u. De visserij werd normaal uitgeoefend die hem vier mijl uit de wal zou houden (van de kust). Rond middernacht tussen zondag en maandag toen motorist H. Coulier de wacht stond, werd het gepraaid door een vaartuig. De wacht die afgelost werd om 23 uur had als wachtwoord 20-21 vadem lijn houdend W.S.W. en de schipper om 24 uur waarschuwen, tijdstip waarop de schipper zich van de positie zou vergewissen. De opgedragen koers en met B.B. zijde vissend zou het vaartuig ongeveer op 3/4 mijl buiten de limieten houden. De echograaf werkte normaal. Het weer was helder. De korrellichten brandden allen puik.

BEVEL TOT STOPPEN

De schipper werd bevolen te stoppen, daar het bleek een visserijwachtchip te zijn die beweerde dat het vaartuig zich binnen de grenswaters bevond. Schipper van Craeynest was verwonderd over deze verklaring en korde gewoon verder. Na herhaalde vermaningen werd gevolg gegeven en werd de viskor ingehaald. Daarop is het Engels visserijwachtchip langszij gekomen en werd de schipper gevraagd aan boord te komen en zich op de radar te vergewissen van zijn positie. Er werd hem medegedeeld dat hij gearresteerd werd. Met de radar op de drie mijls sektor te zetten, wilde de Engelse schipper bewijzen, dat het Belgisch vaartuig binnen de kustwaters was. Argumenten konden niet baten en schipper Van Craeynest bewees aan de hand van een zeekaart dat de 20-21 vadem lijn goed en wel er buiten gelegen was. Het bewijs van de afgekorde, werd door de Nieuwpoortse schipper getoond door de strook papier van de echograaf. Het kon echter niet tot een akkoord komen betreffende de positie. Hierop begaf Van Craeynest zich terug aan boord van de N.820, vergezeld van een lid van het Engels Visserijwachtchip.

BEVEL NAAR NEWHAVEN TE VAREN

Er werd bevolen koers te sturen naar Newhaven en juist vooruit te houden met een speed van 7 mijl. Er werd door de Engelsers erop gewezen, dat het nutteloos was te ontsnappen daar ze toch door de radar gemakkelijk zouden te volgen zijn. Hierop werd niet geantwoord, na een tiental minuten een westelijke koers gevolgd te hebben, is de N.820 naar oost overgedraaid dicht bij de H.M.S. Squirrel die onverstoord de westelijke koers bleef houden. De N.820 heeft vervolgens zijn koers gestuurd naar het vuurschip «Varne». De Engelse zeeman werd door de Belgische bemanning hoffelijk behandeld en bleef bij de schipper in de brug. Dit goed lukken van de ontsnapping werd door schipper Van Craeynest als bewijs genomen dat er met de aan boord zijnde radar

toestel van de Engelse kustwacht geen onfeilbare waarnemingen te loen waren. Aldus stavend dat het n overtreding nemen van zijn vaartuig wel degelijk kan in twijfel getrokken worden. Om 2 uur in de morgen van 9 april is de N.820 langszij van het lichtschip «Varne» gemeerd en gaf de schipper de Britse zeeman bevel aan boord van het lichtschip over te stappen, waaraan ogenblikkelijk gevolg werd gegeven. Vervolgens heeft de schipper van de N.820 zich onmiddellijk radiografisch in verbinding gesteld met de H.M.S. Squirrel en de Varne om alles te verklaren. Het Nieuwpoortse vissersvaartuig zette tenslotte koers naar de visgronden van de sandettie waar het normaal de visserij uitoefende tot maandag 24 uur waarna de thuishaven werd aangeaan, waar het op 10 april rond 3 uur aankwam.

De N.820 is een vaartuig met een motor van 120 P.K. die in 1946 te water werd gelaten en die met vier bemanningsleden voer.

DE ENGELSE MEDEDELING

Londen, 10 april (AP) — Het nieuws over de N.820 werd eerst medegedeeld door de Britse admiraliteit. Zij gaven van de feiten volgende lezing :

Zondagavond stelde het Britse bewakingsvaartuig «Squirrel», dat toezicht houdt op de Britse kustwaters, vast dat verscheidene vreemde vaartuigen aan het vissen waren binnen de driemijlengrens van de territoriale wateren. De «Squirrel» hield de treiler N.820 aan onder het bevel van kapitein André Craeynest, en zette de matroos Raymond Joseph aan boord. De treiler werd opdracht gegeven zich naar Newhaven te begeven.

Op weg naar Newhaven doofde de treiler zijn lichten en wist in het duister te ontkomen.

BEMANNING WAS HOFFELIJK

De «Squirrel» poogde tevergeefs met behulp van radar een spoor te vinden van de N.820. Intussen vernam het Brits wachtchip, dat matroos Joseph aan boord was gezet van het lichtschip «Varne», waar hij werd afgehaald en naar Newhaven gebracht.

Volgens een Brits blad, dat matroos Joseph ondervroeg bij zijn aankomst te Newhaven, scheen alles normaal toen hij aan boord van de treiler N.820 Wilhelmina kwam.

Na een tijd gaf de kapitein bevel het achterlicht te doven. Er werd een paar keren rondgecirkeld en toen werd een koers gevolgd, die naar Newhaven leidde. De Britse matroos zegde hoffelijk te zijn behandeld door de Belgische bemanning, maar dat bij het lichtschip korte metten met hem gemaakt werd om hem van boord te zetten.

WAT NU ?

Of schipper Van Craeynest gelijk heeft, zal door de Onderzoeksraad voor Zeevaart dienen uitgemaakt te worden.

Schipper Van Craeynest kennen we sedert lang. Hij staat bekend voor een knap visser. Heeft de Engelse boot zich vergist ? Mogelijk. De Onderzoeksraad voor Scheepvaart, zal het uitwijzen.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

AANVARING TUSSEN DE O.198 EN HET FRANS VISSERSVAARTUIG D.I.1502

Schipper Hennaert Emiel
1 maand geschorst
Matroos Vanhoorne Gregoor
3 maand geschorst als hoofd
van de wacht

Op 16 november 1955 rond 1.30 a.m. is de O.198 Suzanne-Adrienne in aanvaring gekomen met de D.I. 1502 «Maquisard» ten gevolge waarvan dit laatste vaartuig op twee minuten tijd in de golven verdween. Er waren geen slachtoffers te betreuren daar de bemanning van de «Maquisard» bij tijds op de O.198 konden worden opgenomen.

Het vaartuig was onder het bevel van schipper Hennaert Emiel — gebreveteerd schipper Eerste Klas.

De D.I. 1502 «Maquisard» is een Frans vaartuig gebouwd in 1948, meet 55.36 bruto Ton en heeft een motor van 240 P.K. gebouwd in 1955. — Het vaartuig stond onder het bevel van schipper-reder Le Bail Maurice.

De Raad nam kennis van de stukken van het voorlopig onderzoek en hoorde in hun uitleggingen :

Hennaert Emiel — schipper van de O.198

Vanhoorne Gregoor — matroos van de O.198

Deckmijn Charles — matroos van de O.198

Brysse Frans — motorist van de O.198

Na al de verklaringen te hebben overwogen, is de Raad van oordeel dat :

Met betrekking tot de aanvaring die zich op 16-11-1955 tussen de O.198 «Suzanne Adrienne» en de D.I. 1502 «Maquisard» heeft voorgedaan, de volgende beroepsfouten ten laste van de betrokkenen Hennaert Emiel en Vanhoorne Gregoor dienen te weerhouden :

1. Ten laste van schipper Emiel Hennaert :

Nalatigheid in het treffen der nodige maatregelen tot het verzekeren van een goede uitkijk, die volgens het gewone en goede zee-man's gebruik en de bestaande omstandigheden geboden was ten gevolge van welke het vaartuig onder zijn bevel, de voorschriften vermeld onder deel C.I. en onder regel 19 van het Internationaal reglement ter voorkoming van aanvaring op zee, niet heeft geëerbiedigd.

Nalatigheid in het geven van bepaalde en klare onderrichtingen aan de alleenstaande roerganger, hetgeen deze laatste in zijn handelswijze heeft kunnen beïnvloeden ten nadele van goede en voorzichtige navigatie.

2. Ten laste van matroos Gregoor Vanhoorne :

Uitvoeren op het laatste ogenblik van een verkeerd ontwijkingsmanoeuvre en tekortkoming aan verplichtingen opgelegd door regel 23 en regel 28 van voormeld reglement.

Om die redenen en in achtnemend dat het ontstaan van de mogelijkheid tot aanvaring alsook aan het dreigend gevaar tot aanvaring dienen toegeschreven aan de fouten begaan door schipper Hennaert E. bestraft de Raad :

a) schipper Hennaert Emiel met de ontzetting van het recht om in deze hoedanigheid te varen gedurende een periode van één maand, dit vanaf de dag van de betekening van onderhavige uitspraak.

b) matroos Vanhoorne, Gregoor met de ontzetting van het recht om te varen in de hoedanigheid van

hoofd van de wacht, gedurende een periode van drie maanden, dit vanaf de dag van de betekening van onderhavige uitspraak.

De Raad verwijst schipper Emiel Hennaert in de 3/4 en matroos Gregoor Vanhoorne in 1/4 der gerechtskosten.

STRANDING VAN DE O.153 OP 2 NOVEMBER 1955

Een vermaning voor
schipper Legein August

Op 2 november 1955 rond 4.15 u. strandde de O.153 Prins Boudewijn oost van de ingang van de haven van Oostende.

Het vaartuig kon rond 12.45 op eigen kracht terug worden vlot gebracht en deed zonder enige schade te hebben opgelopen, rond 13.15 u. de vissershaven van Oostende aan.

De Raad nam kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper.

Ter Openbare Terechting van 14 maart 1956 nam de Raad betrokken schipper Legein A. in verhoor.

Na dit overwogen te hebben, komt de Raad tot de konklusie dat het vastlopen van de O.153 «Prins Boudewijn», beoosten van de haven van Oostende op 2 november 1955 dient toegeschreven aan de onvoorzichtige navigatie van betrokken schipper Legein A., die geen voldoende rekening heeft gehouden met de lopende tijdstroom en die in aanmerking nemend de heersende omstandigheden en de middelen waarover hij beschikte ; zich bestendig en behoorlijk had dienen te vergewissen van de diepte, ten einde met desnoods terug zeewaarts te sturen en of ten anker te gaan ; zijn vaartuig steeds in diep water te kunnen houden en aldus te wachten tot hij de havenmistseinen beter hoorde of de zichtbaarheid voldoende was verbeterd.

Schipper Legein A., had, mits het bestendig verzekeren van een goede uitkijk en het nemen van de voorzorgsmaatregelen die volgens het gewone goede zeemanngebruik en de bestaande omstandigheden geboden waren met volstrekte zekerheid het vastlopen van zijn vaartuig kunnen voorkomen.

Om die redenen, doch in achtnemend, de spontane oprechtheid van betrokken schipper in de loop van het onderzoek, de manier op welke hij zijn vaartuig op eigen krachten heeft weten vlot te brengen, alsook het feit dat hij zonder twijfel uit het geval een zekere lering heeft getrokken, spreekt de Raad tegen betrokken schipper Legein A., een vermaning uit en verwijst hem in de gerechtskosten.

HET VERGAAN VAN DE O.176

De Raad vatte nog het onderzoek aan inzake het vergaan van de O.176 «Atlantic» na aanvaring met de O.243 «Gabrielle-Denise» op 5 nov. 11. Schipper Lambrecht Raphael van de O.176 verstrekt eerst uitleg waarna schipper Beyen Hector van de O.243 voor de nodige repliek zorgt. Uit de lange ondervraging blijkt dat de O.176 een onbetrouwbare koers stuurde en zodoende schipper in onzekerheid bracht. Schipper Beyen die alleen in het stuurhuis stond moet toegeven dat zijn achteruitzetten van de motor niet het gewenste gevolg had daar hij niet gelijktijdig het roer stuurboord over kon leggen.

De Raad hoort nog de getuigen Soete en Walckeniers van de O.243 Deze bevonden zich op het ogenblik van de aanvaring echter in het ruim. Op 18 april wordt het onderzoek voortgezet met onderhoor van Van Billefont van de O.176.

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

MET GEWONDE NAAR DEN HELDER

Dertig mijl ten noorden van Ter-schelling raakte aan boord van de kotter UK150 enig vismateriaal onklaar, wat tot gevolg had dat een paar davids afknaptten. Hierbij werd de negentienjarige zoon van de schipper, J.R., aan het hoofd getroffen door een stuk ijzer. De UK105 deed de haven van Den Helder aan, waar de gewonde met een hersenschudding naar een ziekenhuis werd overgebracht.

DOOR STAKING MINDER AANVOER, PRIJS GING STERK OMHOOG

De aanvoer van vis aan de IJmuidense afslag was in het eerste kwartaal van dit jaar 8.640.000 kgr groot, tegen 11.330.000 kgr in de overeenkomstige periode van 1955.

Dit betekent dus een verschil van 2.690.000 kgr ofwel een daling van de aanvoer met 24 procent.

Met de prijzen ging het evenwel anders, er trad een flinke stijging op. In de eerste drie maanden van 1955 was de omzet van het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden f. 7.740.000, terwijl in het eerste kwartaal van dit jaar voor f. 7.070.000 werd omgezet. Een daling dus van ongeveer f. 670.000 of 9,3 procent. De gemiddelde visprijs te IJmuiden is dan ook gestegen van f. 0,68 in de eerste drie maanden van 1955 tot f. 0,82 in 1956.

VISMEELFABRIEKEN OOK ONDER PRODUKTSCHAP VIS EN VISSERIJPRODUKTEN

Door de ministers van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, voor Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie en van Economische Zaken is bij de Tweede Kamer een nota ingediend naar aanleiding van het verslag over het wetsontwerp tot instelling van een Produktschap voor Vis- en Visserijprodukten en de opheffing van het Bedrijfschap voor Visserijprodukten.

Tijdens het overleg, dat voorafging aan het uitbrengen van het advies van de Sociaal-Economische Raad, is gebleken, dat alle bij de vissektor betrokken groepen, en in het bijzonder de vismeelfabrieken, zich hebben uitgesproken voor het ressorteren van deze fabrieken onder het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten.

Tot dusverre vielen de vismeelfabrieken sinds 1941 zowel onder het Bedrijfschap voor Visserijprodukten als onder dat voor Veevoeder.

VERGADERING BEDRIJFSCHAP GROOTHANDEL IN VIS

Op de tweede openbare vergadering van het Bedrijfschap voor de Groothandel in Vis en aanverwante bedrijven, werd in de eerste plaats medegedeeld dat het bestuurslid de h. P.J. van Baarle, zijn functie had neergelegd.

In zijn plaats werd benoemd de heer C.L.A. van Kuilenburg. Als diens plaatsvervanger zal optreden de heer R. Laan jr.

Naar aanleiding van het verzoek tot het doen van vier voordrachten voor bijzondere leden in het college van beroep voor het bedrijfsleven, werden voorgedragen de heren F.R. Ommerring en A. Molenaar.

Het dagelijks bestuur verkreeg machtiging hieraan nog twee andere voordrachten toe te voegen. De conceptverordening voor de aankoop van vis te IJmuiden 1956 werd met 15 stemmen voor en 2 tegen aanvaard.

Aan de organisatiecommissie van de Sociaal-Economische Raad zal advies worden uitgebracht inzake de samenstelling van de bijzondere commissies voor de verschillende sectoren van de bedrijfstak.

UITKERING VOOR DOORGEDRAAIDE HARING

Aan de haringvisserij, die ten zuiden van de Waterweg de haringvisserij uitoefenen, is door de voorzitter van de Nederlandse Visserijbond, de heer R. Brands te Urk, een bedrag van f. 157.792,45 uitgekeerd voor haring, die de minimumprijs niet kon opbrengen en was doorgedraaid.

De uitkering geschiedde in het kader van de haringopvangregeling Zuid. In totaal werd door de betrokken vissers van 1 november 1955 tot 1 maart 1956 214.568 kisten haring van 50 kgr per kist.

De doorgedraaide haring beliep een bedrag van in totaal f. 160.961.

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL
Export
KATWIJK aan ZEE
(Holland). Telefoon : Kantoor 3444
(2 lijnen - buiten kantooruren :
2092 - 2283). Machinaal schoonge-
maakte en gefileerde haring. Bank :
De Twentse Bank. Postbus 15. Tele-
gramadres : «Rijnstroom». (107)

Brief uit Yerseke

Nr 588

YERSEKE 7-4-'56

IN DE OESTERBRANCHE : DE SITUATIE STEEDS MOEILIJKER

Hoe verder het seizoen vordert, hoe meer blijkt dat het seizoen '55-'56 uiterst slecht zal zijn. Was men er wat de konsumptieoesters betreft, reeds lang van overtuigd, dat ondanks alle genomen maatregelen op een fiasko moest worden gerekend, wat de zaaioesters aanbelangt, duurde de hoop op een nog enigzins dragelijk verloop wat langer. Nu evenwel als vaststaand kan worden aangenomen, dat naar Frankrijk geen zaaioesters zullen worden verkocht omdat de bevoegde instanties de invoer verbieden, is ook hier alle hoop verloren. Een gevoelige prijsdaling van de zaaioesters is het gevolg ervan. Zo hoorden we van een zaaigoedkweker dat hij van dezelfde soort oesters tot vóór kort, nog wel fl. 0,75 per kg had kunnen maken, terwijl nu verkoop naar 't buitenland schijnt uitgesloten met moeite nog f 0,60 per kg zal kunnen worden verkregen. Zo zachtjes aan worden kleine partijen verkocht aan prijzen waarvoor naar ieder deskundige beweert, niet kan worden gekweekt. En wordt dus met verlies gewerkt. Wat de konsumptieoesters betreft, is het vooral wat de grootste soorten aangaat indroevig gesteld. Zo hoorden we deze week met stelligheid beweren, dat de grootste soort (zes nul) in Nederland waar de prijzen vrij zijn aan f. 100 per 1000 stuks franco-huis schriftelijk werden aangeboden. Zoals men ons voorrekende, bleef er na aftrek van alle onkosten plus heffing ongeveer fl 60 over. Naar we menen, is de officiële minimumprijs voor die soort (in het buitenland !) f 350 per 1000. Wat men gaat doen met de uit de markt genomen grote soorten, staat nog niet vast. 't Laatste idee heet te zijn al die oesters op een perceel bijeen te zetten in de hoop er volgend jaar gebrek aan zal zijn. Wijl daarop helemaal geen kans bestaat, zal daar niet veel meer van overschieten als men weet, dat in die grote soorten een sterftepercentage van 50 ten honderd normaal is. Wel een somber vooruitzicht.

MOSSELUITVOER TOT 21 APRIL

Zoeven lazen we dat tot die datum mosselen mogen worden uitgevoerd. De kwekers voeren vandaag de laatste orders uit. Indien genoeg mosselen gereed staan kunnen dus tot bijna eind april in België en Frankrijk mossels worden geleverd.

DE KREEFTENVISSERIJ

De vangsten zijn nog zeer gering. Verscheidene vissers brachten hun vistuig nog helemaal niet te water omdat te slechte vangst wordt geveerd. Als gevolg van de geringe aanvoer uit Noorwegen, zijn de prijzen nog al goed maar wat heeft men daaraan, als vrijwel niets wordt gevangen ? Ook hier dus geen reden tot tevredenheid.

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig van 1946, voorzien van een motor Crossley van 1946. Brt 190. Geschatte waarde 3.900.000 F. Verkoopprijs 2.000.000 F. Schr. bureel blad nr 101.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in hout, geb. 1949, 80 brt. Motor ABC 180 PK van 1950, geschatte waarde 2.300.000 F. Verkoopprijs 1.300.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 102.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in hout, herbouwd in 1948, voorzien van een motor Deutz van 150 PK. Brt 70. Geschatte waarde 1.700.000 F. Verkoopprijs 900.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 103.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in hout, geb. 1943 en herbouwd in 1950. Brt 50. Motor ABC van 135 PK van 1946. Geschatte waarde 1.270.000 F. Verkoopprijs 900.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 104.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in hout, verb. in 1948. Brt 89. Motor Deutz, 200 PK van 1940. Geschatte waarde 1.850.000 F. Verkoopprijs 1.150.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 105.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in ijzer, verb. in 1948. Brt 100. Motor Ruston 300 PK van 1948. Geschatte waarde : Verkoopprijs 3 miljoen. Schr. bureel blad nr 106.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in staal van 1931. Motor Deutz 240 PK. Geschatte waarde : Verkoopprijs 1.550.000 F. Schrijven bureel blad nr 107.

★ **TE KOOP :** Motorvissersvaartuig in hout van 1943. Motor AWA 160 PK van 1943. Geschatte waarde : Verkoopprijs : Schrijven bureel blad nr 108.

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

TE KOOP : gebruikte scheepsmotor AWA 120 PK x 500 t/m. Goe-
de staat, Z. w. VALCKE FRERES,
Oostende.

5023V

★ **TE KOOP :** JARGANG 1955 :
DE BLAUWE WIMPEL. Zich
wenden : Noordzee Boekhandel,
Vindictivelaan, 22, Oostende.

4906V

★ **GEKEND JAARBOEK,** gespecialiseerd in vis, **ZOEKT AGENT** voor verkoop en de publiciteit. Streken Oostende en IJmuiden. Interessant Kommissieloon. Schrijven naar «Annuaire de la Marée», 190, Bd Haussmann, Paris, 8e, Frankrijk.

4897V

OVER TE NEMEN ULTRA MODERNE VISWINKEL

IJskast, visbakken en togen, alles in gleisteen. Goed gelegen. Rijke broodwinning vr jonggehuwden. 1.375 F huishuur. Met garage, winkel, drie plaatsen en slaapkamers. Worden op hoogte gebracht. Overname : 95.000 F.

5036V

50 JAAR GELEDEN...

Belgisch schoolschip "Comte de Smet de Nayer" verging in de Golf van Gascogne

33 zeelieden lieten er het leven

Op donderdag 19 april as. zal het 50 jaar geleden zijn dat een zware scheepsramp ons land trof. Bij het maken van zijn tweede reis verging het schoolschip «Comte de Smet de Nayer» in de Golf van Gascogne, na een dramatische poging om het schip te redden. 33 man, waaronder talrijke minderjarige kadetten lieten er het leven. 26 overlevenden bereikten terug het vaderland.

Hier volgt het dramatische verhaal van het vergaan van het schoolschip, onder bevel van Kommandant Fourcault.

De «Comte de Smet de Nayer» werd te Greenock aan Clyde gebouwd in 1904.

Het schip liep op 11 augustus van stapel; negen dagen later op 20 augustus kapseisde het in de haven, ten gevolge van een verkeerd manoeuvre en zonk.

Met veel moeite en kosten werd het schip terug vlot gebracht, doch in Belgische zeevaartkringen meende met dat het ongeval te wijten was aan een konstruktiefout, wat door de Engelsen stellig werd tegengesproken. Op het einde van het jaar bereikte het de haven van Antwerpen.

Op 12 februari 1905 ondernam het schip zijn maidentrip, die tot 9 januari 1906 duurde, en een normaal verloop had. Dertig kadetten maakten de reis mede o.a. naar Madëra en Valparaiso en kwamen na elf maanden te Antwerpen terug.

TWEDE EN LAATSTE REIS

Drie maanden later op 11 april 1906, voer het schip opnieuw uit, met bestemming naar Las Palmas en Port Natal.

De tweede reis van de «Comte de Smet de Nayer» begon weinig voorspoedig. Ofschoon het ongewoon zacht lenteweder was, bleef het schip, om onbekende redenen, drie dagen lang op de rede van Vlissingen liggen. Dit onverklaarbaar oponthoud heeft later aanleiding gegeven tot allerlei gissingen, daar men veronderstelde dat het een of het ander aan boord niet in orde is geweest. In ieder geval is hieromtrent niets uitgelekt. Geen der 26 geredden wist later te verklaren, waarom de kapitein zo lang gearzeld heeft alvorens het ruime sop te kiezen en het scheepsjournaal, waarin hij de oorzaak van het drie-daags wachten te Vlissingen zonder twijfel zal hebben opgetekend, is met de overige scheepspapieren en het schip zelf verloren gegaan.

Begunstigd door een kalme zee en een stevige bries liep de «Comte de Smet de Nayer» tenslotte toch het zeegat uit, maar reeds in het kanaal ter hoogte van het eiland Wight, kreeg het schip met zwaar weer te kampen. De reis werd niettemin voortgezet, doch hoe verder men kwam, hoe heviger de storm werd. Tot overmaat van de ramp stelde

men vast dat het schip lek was. Van uur tot uur werd de diepgang groter, zonder dat men aanvankelijk een verklaring voor dit eigenaardig verschijnsel wist te vinden. Tot men plotseling de oplossing van het raadsel ontdekte: het schoolschip had als ballast een lading cementblokken aan boord en dagen lang hadden deze blokken het indringende water opgezogen met het gevolg dat de lading van dag tot dag zwaarder werd. Het feit dat het lekwater door het cement werd opgezogen, verklaart tevens dat het zo lang duurde voor men er achter kwam dat er een lek in het schip was, pas toen de cementblokken verzadigd waren, begon het water in het laadruim zichtbaar te worden

MOEDIGE

REDDINGSPOGINGEN

Wel werd onmiddellijk iedereen aan het pompen gezet, maar het was reeds te laat. Het schip lag zo diep, dat ieder ogenblik de golven over boord sloegen, zodat er voortdurend meer water binnen kwam. Bovendien geraakten de pompen de ene na de andere defekt.

De gehele nacht streed de bemanning een wanhopige strijd tegen het indringende water. Tegen de morgen zag de kapitein in dat het een hopeloze strijd was, en gaf bevel de reddingsboten in zee te laten. Nauwelijks was de eerste boot te water gelaten, of een zware golf wierp haar onderste boven. De tweede boot bestemd voor zestien personen maar bemand met tweentwintig had meer geluk, en kwam veilig te water. De bemanning haaste zich van het snel zinkend schip weg te komen. Een derde sloep werd te water gelaten, maar sloeg tegen de romp van het schoolschip te pletter. De twee overige reddingsboten werden daarna uitgezet, maar werden door een golf gegrepen en kapseisden. Nadat de laatste reddingsboten verdwenen waren sprongen twee officieren en twee kadetten over boord, en klampten zich aan het wrak van een sloep vast, zij werden met veel moeite door de reeds overbemande sloep opgepikt.

Kommandant Fourcault weigerde zijn kommando te verlaten en zou recht als een kaars de diepte ingaan. Ook aalmoezenier Cuypers bleef aan boord van het schoolschip. De 33 man waaronder 18 kadetten die nog aan boord gebleven waren konden in geen twijfel meer verkeren wat hen wachtte.

Op 19 april om 6.55 u. 's morgens in de Golf van Gascogne, verdween de «Comte de Smet de Nayer» met 33 manschappen in de diepte.

De 26 overlevende schipbreukelingen hadden 13 lange uren tegen de storm en de zee geworsteld, doornat en uitgeput van vermoeienis en ontbering, werden zij met het vallen van de avond door

de Franse viermaster «Dunckerke» opgemerkt en aan boord genomen. Twaalf dagen later stapten zij in Cuxhaven aan de wal, en vertrokken via Hamburg naar Brussel.

Pas enkele dagen na de ontzettende gebeurtenis geraakte het treurig nieuws in ons land bekend. De gehele bevolking deelde in het leed van hen die nooit hun vader, echtgenoot, of kind zouden weerzien. Na dagen van spannende onzekerheid, ontam eindelijk de terugkeer van de geredden, in vele families de laatste hoop die ze hadden gekoesterd.

Ed. Vanalderweireldt

LIJST DER BEMANNING

DE SLACHTOFFERS

Kommandant Fourcault : 45 jaar oud ;
Baron Van Zuylen van Nyevelde : eerste officier 28 jaar oud ;
G. Van Esch, vierde officier : 22 jaar oud ;
M. Cuypers, aalmoezenier : 34 jaar oud ;
P. Boels, machinist 45 jaar
A. Rombout, timmerman 33 jaar
E. Barenheid, eerste steward 35 jaar ;
J. De Vlieger, tweede steward 25 jaar ;
P. De Wilde, derde steward 23 j.
E. Borra, bakker, 25 jaar ;
J. Moreau, kok, 34 jaar ;
H. Huyghe, hulpkok, 19 jaar ;
G. Robyn : matroos, 32 jaar ;
E. Kremer : matroos 20 jaar ;
H. Dejong : matroos 19 jaar ;

VERONGELUKTE KADETTEN :

Et. Delecroix : 18 jaar ;
P. Tyberghien : 18 jaar ;
P. Halsdoff : 23 jaar ;
G. Petiot : 20 jaar ;
L. De Ryckman : 22 jaar ;
J. Vendry : 18 jaar ;
M. André : 17 jaar ;
L. Boutquin : 17 jaar ;
F. Jacques : 23 jaar ;
J. Rambot : 23 jaar ;
F. Claessens 17 jaar ;
H. Montarde : 18 jaar ;
J. De Wallen : 19 jaar
Em. Gheysens : 18 jaar ;
Raoul Charlemain : 18 jaar ;
G. Lambrechts : 19 jaar ;
H. Castantos : 18 j. (Braziliaan)
G. Bischoff : 19 jaar ;

GEREDDE KADETTEN

M.J. Beelaerts : 19 jaar ;
H. Vanden Berghe : 18 jaar ;
M. Ulser : 19 jaar ;
Abel Dubois : 19 jaar ;
H. Vetels : 20 jaar ;
P. Hayez : 22 jaar ;
R. Veys : 19 jaar ;
F. Paquay : 18 jaar ;
C. Comerade : 21 jaar ;
J. Meulemeester : 20 jaar ;
H. Sacré : 19 jaar ;

ARBEIDS- ONGEVALLEN

OOSTENDE

BURKE Oscar, matroos op de O.81 van N.V. Pecheries à Vapeur, werd, bij het buitenzetten van de visplanken, tegen de galg geslingerd. Hierdoor werd hem de rechterelleboog gekneusd.

BRYG Gustaaf, lichtmatroos aan boord van de O.124, werd door de geweldige deining van het vaartuig tegen de verschaning gesmeten, waardoor hij zich bezeerde in de lendenstreek.

DESOMER Maurice, matroos op de O.124, stak zich, bij het splitsen van een kabel in de rechterhand. Hierdoor liep hij een veertiental dagen werkonbekwaamheid op.

RYCX Emiel, matroos op de O.318 kreeg een stek van een rode zeebaars in de rechterhand, waardoor hij tijdelijk arbeidsonbekwaam is.

VANDEWALLE Gustaaf, schipper van de O.12, werd de rechterduimnagel afgerukt, toen hij één der visplanken buitenzette.

VANHOECK Roland, matroos op de O.66 «Roi Léopold», kreeg, bij het gutten van de vis, een stek van een rog in de beide middelvingers.

GELDHOF Jean-Pierre, eveneens matroos aan boord van de «Roi Léopold», werd door de onverwachts toeslaande brugdeur de linkervinger geplet. Een veertiental dagen werkonbekwaamheid zijn hiervan het gevolg.

ZEEBRUGGE

VANDIERENDONCK Raymond, schipper van de Z.539, toebehorende aan de Gebr. Utterwulghé, werd op 24 maart ll., eveneens bij het buitenzetten van de visplanken de linkerhand gekneld tussen de reling en die visplank. Hierdoor liep hij inwendige handkneuzingen op.

COMPENOLLE Roger, matroos op de Z.745, viel bij het werken op dek, in het visruim, waardoor hij zich de rechterhand kwetste.

BEULENS Etienne, motorist aan boord van de Z.455, werd bij het werken aan boord gekwetst aan de rechterhand.

CASIER Roger, motorist op de Z.60, werd door een blok die uit de mast viel, gekwetst aan het voorhoofd terwijl hij de netten opzette om te drogen.

NIEUWPOORT

HOORNAERT Roger, motorist van de N.718, stak zich bij het splitsen van een kabel in de onderkant van de linkerhandpalm.

VANDENABEELE Maurits, matroos op de Z.702, kreeg bij het overwinnen van de korretouwen een prik van de dekleoper in de rechterringvinger. Hierdoor was hij 14 dagen werkonbekwaam.

GARNAALANVOER MAART 1955 - 1956 EN VOOR DE EERSTE DRIE MAANDEN

MAART 1955	Aanvoer	Opbrengt	Max.	G. Pr.	G. Kgr.	
Oostende	78	4.046	21,—	46,—	26,91	51
Zeebrugge	557	84.192	20,—	48,—	29,13	151
Nieuwpoort	38	2.401	18,50	37,—	26,05	13
Kust	673	90.639	18,50	48,—	28,93	134
MAART 1956						
Oostende	298	70.067	6,—	32,—	19,97	176
Zeebrugge	946	381.217	4,—	82,—	21,46	402
Nieuwpoort	264	25.946	8,—	34,—	17,19	98
Kust	1.608	477.230	4,—	82,—	21,01	296
EERSTE 3 MAANDEN 1955						
Oostende	102	5.677	20,—	52,—	27,96	55
Zeebrugge	976	179.814	20,—	61,—	32,13	184
Nieuwpoort	41	2.520	13,50	37,—	26,20	61
Kust	1.119	188.011	13,50	61,—	31,93	168
EERSTE 3 MAANDEN 1956						
Oostende	722	110.022	5,—	60,—	23,39	134
Zeebrugge	1.847	717.416	1,—	8,—	22,00	300
Nieuwpoort	445	44.416	5,—	45,—	16,93	135
Kust	3.014	871.854	1,—	82,—	22,17	289

Uit hierbovenstaande statistiek is niet alleen de veel grotere aanvoer van garnaal gebleken, tengevolge van het uitzonderlijk warm weder welke we vorig jaar hebben gekend, maar ook tengevolge van het groot getal vaartuigen welke deze soort visserij bedreven hebben. Inderdaad, waar vorig jaar 673 vangsten werden aangevoerd, is dit getal in 1955 bijna driemaal zo groot geweest.

Waar andere jaren de prijzen een zekere stabiliteit vertoonden, kan dit thans niet meer gezegd. De toestand geschapen door het openstellen van de Nederlandse grens, geeft een onzekerheid bij de grossisten welke we in jaren niet meer gekend hebben, bijzonderlijk met het oog op de afzet van hun overvloedige gepelde garnaal, die nochtans van veel betere kwaliteit is dan de Hollandse. De komende maanden april, mei, juni, zullen ons fikseren omtrent de ernstige gevolgen van die maatregel, die vooral de pellerij en dus de duizenden kleine mensen die er van leven, zullen treffen.

Onze waarschuwingen aan het adres van de regering werden tot op heden in de wind geslagen.

Te Brussel meent men dat het volstaat een afwachtende houding aan te nemen. Ondertussen verliest men uit het oog dat eens de pellerij, met zoveel moeite tot stand gebracht, vernietigd, het nog moeilijk zal zijn, die opnieuw in het leven te roepen.

Wij achten het daarom onze plicht eens te meer hierop te wijzen, opdat men achteraf niet meer zal hoeven te beweren dat men onwetend was omtrent de schadelijke gevolgen welke het uitblijven van gezonde maatregelen heeft teweeggebracht.

**Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.
BELIARD-CRIGHTON & C^o**

(11)

**HOOGWATER
TE OOSTENDE**

APRIL

13 vrij	02.07	08.55	51	3
	14.35	21.11	50	5
14 za	02.49	09.36	51	4
	15.17	21.53	49	5
15 zo	03.34	10.17	51	4
	16.01	22.38	48	5
16 ma	04.25	11.03	49	6
	16.51	23.29	46	6
17 di	05.22	11.58	47	8
	17.51	—	43	—
18 wo	06.32	00.34	44	7
	19.07	13.09	41	10
19 do	07.59	01.56	43	8
	20.35	14.34	41	11

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

«Hulp in Nood»

VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

**Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.**

(4356V)

**DE BELGISCH NEDERLANDSE
VISSERIJALMANAK 1956**

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

Vermeldt op Uw strook : «Visserijalmanak».

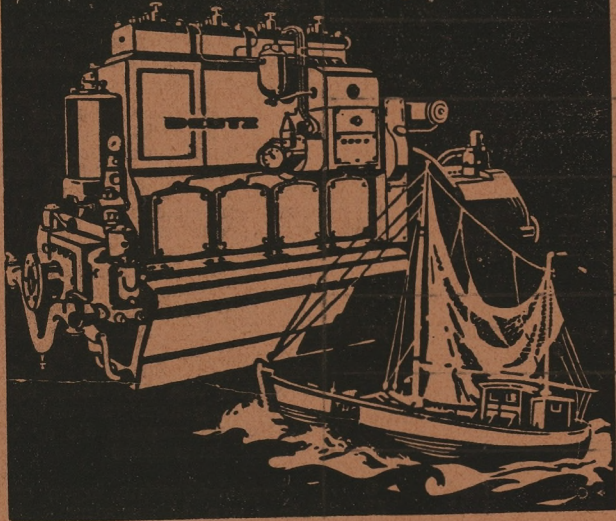
Verder is de almanak ook verkrijgbaar op volgende adressen :
Hand in Hand, Oostende ; Hand in Hand, Zeebrugge ; Onderlinge Visafslag, Oostende en Noordzee Boekhandel, Vindictivel. 22, Oostende.

IN NEDERLAND

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

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

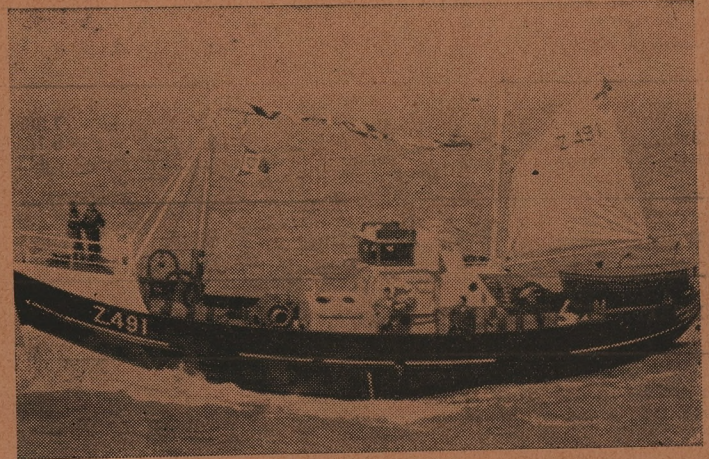
(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.B. : 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

NIEUWE WERFKAAL, 2 ^{p.v.b.a.}

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 Herverzekeringen

ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

15, Place Xavier Neujean

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Luik



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

185V