



**Het**  
**VISSERIJBLAD**



**De Heer CAESTECKER**  
Waterschaut 3e Klas  
OOSTENDE



# VISSERSVAARTUIGEN

**Nieuwbouw en ombouw  
Levering en revisie van motoren  
Neptune trawlwinches  
Lister hulpmotoren**

**H. ZWART - IJMUIDEN  
Tel. 5459 - 5110**

## Adreslijst van Nederlandse Firma's

### IJMUIDEN-STORES

N. V.

IJMUIDEN SCHEVENINGEN  
Tel. 4447 Tel. 552700

Uw adres voor :

Zout - Vlaggen, enz., enz.  
Staaldraad — Netwerk  
(106)

### GLAS en ZOOIJ

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

IJMUIDEN-HOLLAND  
(120V)

Haringgroothandel

**CORNELIS VROLIJK'S**

**VISSERIJ My n.v.**

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319  
(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)

### J. DUIN'S Kistenfabriek

Industriestraat, 61  
Tel. (K.2550) 5475  
IJMUIDEN

Een kist of krat van Duin,  
is anders... is beter !  
(124)

# S.A.I.T.

TOT UW DIENST  
VOOR ALLE

## RADIO TOESTELLEN

VERKOOP \* VERHUUR \* ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

**OOSTENDE**  
21, H. Baelskaai  
Tel. : 715.70

**NIEUWPOORT**  
18, Hoogstraat  
Tel. : 231.51

**ZEEBRUGGE**  
4, Wandelaarstr.  
Tel. : 541.21

## KLEINE AANKONDIGINGEN

### Te Koop

★  
TE KOOP : Motorvissersvaartuig van 1946, voorzien van een motor Crossley van 1946. Brt 190. Geschatte waarde 3.900.000 F. Verkoop prijs 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. Verkoop prijs 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. Verkoop prijs 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. Verkoop prijs 900.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 104.

★  
TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout, verb. in 1948. Brt 80. Motor Deutz, 200 PK van 1940. Geschatte waarde 1.850.000 F. Verkoop prijs 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 : Verkoop prijs 3 miljoen, Schr. bureel blad nr 106.

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

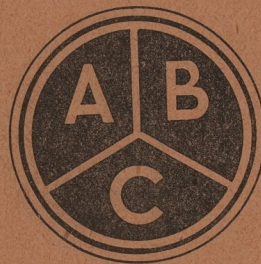
★  
TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout van 1943, Motor AWA 160 PK van 1943. Geschatte waarde : Verkoop prijs : Schrijven bureel blad nr 108.

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

★  
TE KOOP : gebruikte scheepsmotor AWA 120 PK x 500 t/m. Goede staat. Z. w. VALCKE FRERES, Oostende. 5023V

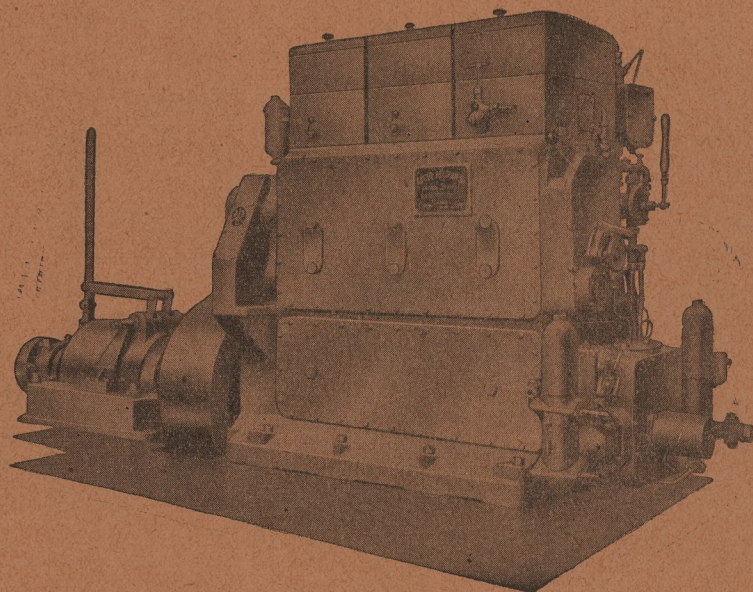
★  
TE KOOP : JAARGANG 1955 : DE BLAUWE WIMPEL. Zich wenden : Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende. 4906V

★  
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



## DIESEL MOTOREN

### 4 Van tot 700 PK.



ANGLO-BELGIAN COMPANY : 39, Wiedauwkaai, GENT  
Tel. 23.45.41 — Telegr. adres ABC, Gent

AGENTEN :

Voor Oostende en Nieuwpoort : Mr Boydens, Velodroomstraat, 4  
Oostende — Tel. 721.56.

Andere havens : Mr A. Goossens, Prins Boudewijnlaan, 8,

Berchem-Antwerp en. — Tel. 39.09.00

# Het VISSERIJBLAD

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

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

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

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

## STANDPUNTEN:

# NIEUW OF VERNIEUWEN!

**H**ET vraagstuk van de nieuwbouw en kredieten heeft de schijn gekregen te ontwaarden in persoonlijke kwesties en het is te vrezen dat het kind met het badwater zal weggegooid worden, dat de ware belangen van het visserijbedrijf zullen over het hoofd gezien worden, vooral nu, wanneer de verschillende ministeries getoond hebben hoe weinig ernstige belangstelling ze hebben voor dit brandend vraagstuk.

De persoonlijke belangen die in deze kwestie opgedrongen werden, zijn er misschien wel oorzaak van dat geen enkele Minister tot nu toe — na drie jaar voortdurend hameren — iets heeft gedaan om deze kwestie op te lossen. En als er dan een beetje belangstelling tot stand kwam, werd dit koordje misbruikt om het ganse gevaarte van de voordelen naar één kant te trekken, werd het wantrouwen tenslotte eveneens gewekt voor de ernstige voorstellen, die enkel de belangen van het bedrijf in het oog hadden.

Drie jaar geleden wees het Verbond der Belgische Zeevisserij de Minister «die de zeevisserij in zijn bevoegdheid heeft» op de dringende noodzaak de Belgische vloot in staat te stellen te vernieuwen of te moderniseren.

Drie jaar lang werden plannen opgemaakt, studievergaderingen gehouden, adviezen ingewonnen, dokumentatie verzameld, besprekingen gehouden met de overheid en tenslotte ernstige voorstellen gedaan.

Het Ministerie begrijpt niet ons ongeduld om iets tot stand te brengen. Drie jaar is een hele tijd waarin veel kan worden verwezenlijkt, en we zullen de eersten zijn om toe te juichen wanneer er eindelijk een ernstig programma naar voor gebracht wordt dat het bedrijf moet toelaten op peil te brengen en niet mag ontwaarden in een winstgevend zaakje voor individuen.

Als we spreken van op peil brengen, dan hebben we hoge pretenties en we hebben dit recht. We hebben de modernste vloot gehad van de wereld, niet alleen voor de hoogzevisserij, onmiddellijk voor de oorlog toen, dank zij de stopzetting van de invoer van vis van minder dan 40 cm. de middenslagvisserij zich heeft kunnen ontwikkelen tot de grootste producent van fijne vis.

Die voorsprong hebben we nog kunnen behouden tot voor twee jaar. De oorlog heeft wonden gemaakt, V.O.Z.O.R. heeft — we moeten het durven bekennen — dank zij de zware lasten die aan de rederijen opgelegd werden, medegeholpen om op korte tijd het vangapparaat weer aan te vullen.

Maar er zijn blijvende wonden gebleven. De bouwperiode tijdens de oorlog stelde veel reders in de gelegenheid te herbouwen. Velen hebben dit niet gedaan omdat ze wilden wachten tot na de oorlog, wanneer er beter materiaal zou voorhanden zijn en er een bepaalde richting kon uitgegaan worden.

De inbeslagname van de spaargelden van deze middenstand-reders na de bevrijding en de zware lasten op de oorlogswinsten, hebben dit evenwel onmogelijk gemaakt.

De kredietverlening was wel een plaaster op een houten been : weinigen maakten er aanvankelijk gebruik van omdat de ontbrekende 30 % er niet waren. En die 30 % zijn er bij de meesten intussen, na tien jaar, nog niet gekomen, om de eenvoudige reden dat de regering de visserij in de steek heeft gelaten. Om maar een van de redenen op te noemen : de BENELUX. Dit alles in het kader van de onver schilligheid tegenover ons bedrijf om niet te zeggen de onbekwaamheid om opbouwend werk te verrichten.

Onmiddellijk na de oorlog, 1946, werden te Oostende plannen gesmeed en ontwerpen opgesteld om de nieuwbouw te leiden en te richten. Er is niets van in huis gekomen!

Maar ondertussen werd weinig gemoderniseerd, geschiedde praktisch geen vervanging en zien we thans een gelijkaardig verschijnsel als gedurende de oorlog, dat talrijke gelegenheidsreders komen opdagen en profiteren van de voordelen van de kredietver-

lening, die tenslotte in de eerste plaats, volgens de wetgever zelf, bestemd zijn «tot INSTANDHOUDING» en daarna pas «tot uitbreiding van de Belgische koopvaardij- en visserijvloot».

De toestand nu ziet er uit als volgt :  
Op de 225 ingeschreven vaartuigen van minder dan 120 P.K. zijn er 99 of 44 % waarvan romp en/of motor ouder zijn dan 20 jaar en moeten vervangen worden.

Op de 167 ingeschreven vaartuigen van de middenslagklasse (120 tot 350 P.K.) zijn er 65, of 39 % die in aanmerking moeten komen voor vervanging.

Zo het procent jaarlijks iets vermindert, is het niet in de eerste plaats omdat er vervangen en gemoderniseerd wordt, maar wel omdat elk jaar schepen verdwijnen die het niet meer kunnen, of omdat er familiebedrijven ten onder gaan en omdat er nieuwe vaartuigen bijkomen van nieuwe reders.

Dit bewijst meteen dat de bestaande wetgeving op het scheepskrediet ruim voldoende is voor de nieuwe reders, maar **VOLSTREKT ONVOLDOENDE** voor de bestaande rederijen, familiebedrijven.

De meeste hebben de 30 % niet ter beschikking of laten zich niet overhalen tot avonturen van prijsopdriving en financiële verbintenissen waarvan ze niet weten waar en hoe ze zullen eindigen.

Een reder die jarenlange praktijk heeft weet best waar hij aan toe is. Een nieuweling laat zich gemakkelijker bedotten omdat hij weinig of niets afkent van de economische toestand van het bedrijf of van scheepsbouw en scheepsuitrusting.

Het gevolg hiervan is duidelijk : kinderen van reders verlaten het onvruchtbare bedrijf waar ze met een oud, niet te vervangen vaartuig, geen toekomst hebben. Nieuwe schepen boven het bestaande aantal geven niet alleen aanleiding tot overproductie en prijsdumping, maar zijn oorzaak van sterkere overbevissing van de onmiddellijk bijgelegen visgronden. Ze trekken gemakkelijker personeel aan en met het bestaande tekort aan bemanningen (waarmede de bevoegde overheid zich ook nog altijd ernstig moet beginnen mee bezig houden) trekken ze het personeel weg van de bestaande rederijen, bieden betere voorwaarden, hogere prijzen : een nieuw schip met zware scheepsplast moet ondanks alles varen.

Welke mogelijkheden bestaan er voor modernisatie en vernieuwing van de bestaande vloot ?

Van bepaalde zijde werd voorgesteld de toegestane kredieten te verhogen van 70 tot 85 %. Maar dit geschiedt in het kader van een algemene wetgeving en zal dus zowel toegepast kunnen worden op bestaande rederijen als op nieuwe. Een oplossing biedt het geenszins, en men vervalt opnieuw in het vorige euvel, met groter aantrek van personen vreemd aan het bedrijf.

Men zou kunnen bepaalde voorwaarden stellen voor het bekomen van verhoogde kredieten : enkel toe te kennen aan bestaande familiebedrijven (vennootschappen kunnen gemakkelijk kapitaal aantrekken), op voorwaarde dat het krediet moet dienen ter vervanging of ter modernisatie van bestaande vissersvaartuigen.

Tevens kan er — zo het Ministerie werk voor de toekomst wil verrichten — langs die weg om aangezet worden tot standardisatie van de vloot, wat voor ons betekent : lagere aanbouw en onderhoudskosten.

Zeker dient er een strenge controle uitgeoefend op de prijsopgaven en de uitvoering van het werk : levering van het opgesomde in de prijsopgave, kwaliteit, enz...

De visserij is al een groot avontuur genoeg dat er nog een financieel avontuur moet bijkomen, en hierop waken is de eerste en belangrijkste taak van de kredietverlener zelf.

Er bestaat echter een andere mogelijkheid. Het Ministerie van Economische Zaken deelt ruime kredieten uit aan de kleine nijver-

heden. Deze «Sint Niklaasaktie» werd door de Eerste Minister voor een paar jaar met veel ophef aangekondigd en de wet draagt de naam van de Minister die het ontwerp opvatte : Minister Rey.

Men dacht aan de kleine nijverheden, maar men vergat echter de visserij en toen men de aandacht voor de toepassing van deze op de visserij wilde trekken, wilde men van geen liefde weten.

Tenware het Ministerie van Economische Zaken in zijn boosheid wil volharden, kan er veel goed gedaan worden en met een kleine tegemoetkoming ook deze wet toepasselijk gesteld worden op de zeevisserij.

De kleine nijverheid krijgt door deze wet, voor de oprichting van gebouwen een krediet van 70 % tegen een interest van 1 % met een subsidie van 30 %. Dagelijks worden miljoenen verdeeld op het Ministerie van Economische Zaken : kleine nijveraars die het wel nodig hebben of kunnen gebruiken, maar ook anderen, die toch zinnens waren uit te breiden, maar meteen van dit kadotje profiteren. De inventaris moet nog opgemaakt worden wat het voor goeds heeft gedaan aan de nijverheid in het land.

Maar aan een tak van de kleine nijverheid, die het erg nodig heeft en goed kan gebruiken, wordt het ontzegd omdat een schip geen gebouw is.

Een schip is geen gebouw, maar wordt door de wet toegelaten als hypotheekmiddel, zoals de gebouwen. En in dit geval moet de regering ook logisch blijven en de bouwaks afschaffen op de romp van een schip.

Het Ministerie van Economische Zaken heeft echter een belangrijk principe erkend, namelijk dat het gevaarlijk zou zijn voor het bedrijf moesten de twee visserijloten der Beneluxlanden zich tegelijkertijd ontwikkelen en moderniseren. Daarom moet het Belgische visserijbedrijf maar verouderen en wegvallen.

Tenware de Minister van Landbouw en zijn Collega's van Economische Zaken en van Verkeerswezen, samen met de eerste Minister, die tenslotte een West-Vlaming is, tot het besef kwamen dat het hoog tijd is om iets te doen.

★

En dan zullen we, we herhalen het en beloven het plechtig, de eerste zijn om een dankbare hulde te brengen aan een regering die het bedrijf in staat gesteld heeft zichzelf te redden, met de middelen waarop alle Belgen recht hebben.

J.H.K.

## We stellen U voor

# Waterschout 3e Klas H. CAESTECKER

De vissers en de personen die rechtstreeks of onrechtstreeks in de visserij geïnteresseerd zijn, zullen wel de gloednieuwe waterschout te Oostende hebben gezien, de h. Caestecker.

Onbekend maakt onbemind en daar de heer Caestecker dagelijks met het visserijbedrijf in aanraking komt, is het wel nuttig deze persoon aan onze visserijmiddelen voor te stellen.

Op 4 maart 1928 werd de heer Caestecker te Brugge geboren, bracht er zijn jeugdijaren door en volgde er, na de lagere school doorlopen te hebben, het Sint Leocollege. Maar het landleven beviel hem niet en in het voorlaatste jaar liet hij de wetenschappelijke studies in plan en legde het examen af voor de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, waar hij in oktober 1945 binnentrad om in 1947 deze instelling te verlaten met het diploma van aspirant ter lange omvaart op zak.

Bijna onmiddellijk werd voort gevonden bij de Compagnie Maritime Belge en tot begin 1952 vaarde de heer Caestecker als kadet, 4e, 3e en 2e stuurman voor de maatschappij op de «Capitaine Frankignoul», de «Bastogne», de «Houffalize», de «Lindi», de «Capitaine Oostermans» en de «Marcholette».

Intussen behaalde hij in juli 1951 het diploma van luitenant ter lange omvaart. Doch het zeeleven viel hem niet mee, want op 29 februari 1952, monsterte hij af van de «Marcholette» om aan land te blijven werken.

1 april 1952, geen aprilvis, maar

toch een eerste kennismaking met de visserij, toen de heer Caestecker als tijdelijk waterschout 3de klas te Oostende aangesteld werd. 26 dagen later werd hij echter overgeplaatst naar de Hydrografische Dienst van de Kust als dienstdoende adjunkt-hydrograaf. Dit duurde tot einde oktober 1953, begin november kon hij zijn dienst hervatten te Oostende onder bevel van de heer hoofdwaterschout A. De Ghynst.

Van de hydrografische periode maakte de heer Caestecker gebruik om te Brussel de school voor Criminologie en Criminalistiek te volgen, school welke hij in mei 1954 verliet na een goedgelukt examen.

Hiermede hebben we kennis met de heer Caestecker gemaakt en kunnen we hem een lange en vruchtbare loopbaan ten dienste van de visserij wensen.

### VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMILJNBRIEFJES  
PRIJS-COURANTEN  
BRIEFHOEDEN  
FAKTUREN  
OMSLAGEN

wendt U tot  
de drukkerij :

**HET VISSERIJBLAD**

**18, St. Jorisstraat, 18**

**OOSTENDE**

# Brief van Stierman Lèeze



Beste Menschen,

En hier zijn ik dan met de laatste berichten over mijn reize naar mars. 'k Weeten niet of dat ik het al verteld hebben, maar ze luisteren daar veele naar de radijoo op mars. 't Er zijn daar zelve geen uitzendposten, ze luisteren dan maar naar wat dat er op de weereld uitgezonden wordt.

Dat ze nooit landen op de weereld, is de schuld van de radijoo. Die menschen van mars hebben veele te veele benauwd, ze peinzen dat me wijnder hier zulke wreede menschen zijn. En als je gij naar de uitzendingen luistert van de radijoo, 't gaat toch stief veele over soldaaten en atoombommen en vechten. Ze peinzen dat me wijnder op de weereld gehele daagen kwaad zijn en dat ze binst het soldaatenhalfuurtje ons nog een beetje opjagen met al die muziek. 'k Zeggen teegen hunder dat is djas en swieng en joekboks en zaoe. Maar dat was geen avanse : ze hebben schrik van soldaat te moeten speelen gelijk de venters tot 45 jaar de neegers en 't vrouwvolk.

Van de voetbal verstonen ze ook geen dem, totdat ik het hunder geeksplikeerd hadden. Ze peinsden dat al de belgen ollanders waaren en al de ollanders belgen omdat als de belgen een gol in hunder kasse schoppen, al de ollanders aan 't roepen gaan en ommegekeerd. Maar nu dat ik het hunder geeksplikeerd hebben weeten ze aperprez hoe dat dat in makkaar zit. De supporters van den as en van 't veegee die op mars weunen trokken aardige oogen als ze vernamen dat al de gols dat die ploegen geenkaisseerd hadden in de laatste tijd, eigenlijk verliespunten zijn. Ze peinsden ginder al dat ze alle twee aan de kop staan, ja's, zeiden kik, maar aan de kop van de volgende afdeeling.

Als ik weere kwamen, had Euphrasie het ook dierekt over de mode : hoe dat de vrouwmenschen ginder gekleed zijn, hoe dat ze hunder haar draagen, of ze hunder vingernaagels rooien of groenen en al zulke zeever. Ze was dul als ik heur antwoordden dat de vrouwmenschen op mars allemaal even schoone zijn en dat ze het niet noodig hadden om hunder te verbeteren of om propaganda en reklame te maaken voor entwadde dat ze niet hebben. Allez, zei Euphrasie, wat voor een achterlijk land is dat daar, ze hebben daar nog het poejer niet uitgevonden geloof ik en van wat moeten de kwaffeurs daar leeven ?

'k Zeggen de kwaffeurs maaken ginder spiegels, maar van een speesiejaale soorte : al de vrouwmenschen die der in kijken zijn kontent en hier, als Euphrasie in heur spiegel kijkt, is 't een uure zaagingen en kost het mijn minstens driehonderd frank voor een nieuwe permanenche of een dooze schildersgerief voor te retoecheeren.

Nu, me zaaten op mars. 't Is daar alle daagen vrede en dat komt omdat de mannemenschen daar veele verstandiger zijn dan bij ons : ze trouwen daar niet, want 't is gewoonlijk voor de vrouwen dat er ruzie komt, zijn het geen twee mannen onder mekaar voor een vrouwe, 't is de vrouwe die zelve gaat beginnen. Op mars hebben ze geen okkaazie en iedereen is kontent.

Van de drank gesproken, ze hebben der maar twee soorten op mars : straven en stijve straven. Den eenen trekken ze uit atoomen, den anderen uit waaterstof. 'k Hadden der een paar tuubetjes mee als ik weeregekeerd zijn, maar 'k moesten voorzichtig zijn der mee, niet dat ik er niet teegen kunnen, maar iedereen keer als ik er eenen pakken straaen'k der van langs alle kanten en zien'k der uit gelijk een heiligen met een blinkende talloore op mijn hoofd. Euphrasie heeft het dierekt in de mot als ik der aan gezeeten heb.

't Is voor die drank datten'k der mee inzitten voor de doewaane, want 'k hebben hem niet gedeklaareerd als ik weere kwaamen, je kunt gaan peinzen. En de polische mag het ook niet weeten dat ik der op uit getrokken zijn naar mars, zonder paspoort en dat me op de terugweg gevloogen hebben zonder lucht.

Dat is apperpree alles dat ik junder te vertellen hebben over mijn reize. 'k Waaren kontent van weere te keeren, want mijn toebak was op en mijn eeten was ook verre geschooven, zoodat ik der al mee inzaten dat ik ook gingen maggen fonograafplaten binnenspeelen. Mijn tanden zijn daarvoor niet gemaakt.

En als ter nu nog eenen spreekt over vwajageeren, 'k weeten ik der van mee te spreken. Ze moeten bij mijn niet vertellen over een reize naar gelijk waar : 'k hebbe veele verder geweest, 'k zwijgen omdat ze mijn toch niet gaan gelooven moesten 'k beginnen en 'k haalen een keer mijn schoeren op.

Ja, Fons zei verleeden weeke nog teegen Charel, waar dat ik bij waaren : waar gaat je gij op reize van de jaare. Wel zei Charel, 'k peinzen van een keer naar Dortmund te gaan. En ik, zei Frans, ik gaan naar Parijs. En gaat je vrouwe mee naar Parijs, zei Charel ? Pak je gij een bak bier mee naar Dortmund, zei Fons ?

Als ekik nog een keer naar mars gaan, zeggen kik, pakken kik mijn zwembroek mee, want 't is daar verschrikkelijk warm en 'k hebbe daar in mijn langen oenderbroek moeten loopen omdat dat het minste was dat ik meehadden om aan te doen. Gelukkig vonden de menschen dat daar normaal, maar voor mijn was dat 't geval niet, want 'k hebben gezweet gelijk een das.

En dat is alles over mars. Elk zijn goeie dag en tot 't naaste reize.

Stierman Lèeze

## V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 19 mei :  
V.B.Z.-zitdag vismijn te  
Nieuwpoort.

Zaterdag 2 tot dinsdag 5 juni :  
1e VBZ-reis naar de Rijn.

Zaterdag 9 tot dinsdag 12 juni :  
2e VRZ-reis naar de Rijn



ALLE GROND IS  
GEEN ANKERGROND



## De Rijnreis van het Verbond der Belgische Zeevisserij

Laatste berichten omtrent onze Rijnreis. Voor de eerste bus op zaterdag 2 juni is er geen plaats meer. We verzoeken diegenen die zich wel opgaven voor deze reis, waarvoor we plaatsen hebben voorbehouden, maar die zich nog niet definitief lieten inschrijven, dit aanstands te willen doen. Zoniet zullen we verplicht zijn de plaatsen te geven aan andere liefhebbers voor de eerste bus.

Het kan nu wel zijn dat een paar inschrijvers voor de eerste bus om onvoorziene redenen niet meekunnen, personen welke eventueel wensen op die dag mee te gaan, gelieven zich te laten kennen vóór 15 mei, we schrijven hen dan in bij de reserve, want op die dag moeten de passen aangevraagd en de hotels besteld worden.

De ingeschrevenen voor de eerste bus hebben deze week de eerste onderrichtingen ontvangen voor passen, reisgeld, enz... Wie niets ontvangen heeft en zich nochtans opgegeven heeft, richtte zich onmiddellijk tot het V.B.Z. sekretariaat te Oostende.

De deelnemers ontvangen elk een kleine handige reisgids, zodra deze klaar is, waarin alle adressen, nuttige raadgevingen voor de reis, toeristische merkwaardigheden, dagindeling en reisroute staan aangeduid. Wie meest wil genieten van zijn tocht kan zich dus, onmiddellijk na het ontvangen van de gids reeds voorbereiden.

Voor de tweede bus — op zaterdag 9 juni — zijn nog een dertigtal plaatsen vrij. De inschrijvingen — ook voor deze bus — worden definitief gesloten op 12 mei. Dus binnen hier en een goede week. Wilt ge beslist mee, schrijf dan onmiddellijk in, want het aantal liefhebbers is groter dan het aantal plaatsen.

Zijn er voldoende inschrijvingen en kunnen we nog plaatsen bekomen in de verschillende hotels, wordt een derde bus ingelegd op zaterdag 16 juni. Maar ook hier moeten de belangstellenden zich laten kennen ten laatste op 12 mei.

We hebben een reeks verrassingen aangekondigd. We kunnen er twee van verklappen :

1. Na het bezoek aan de motoren-fabriek Deutz te Keulen, wordt aan gans het reisgezelschap te Keulen een ontvangst aangeboden door de

fabriek, in een restaurant te Keulen op dinsdagmiddag te 13 uur.

2. Tijdens de bootreis (op zondag) wordt aan alle deelnemers thee of koffie met een stuk taart opgediend (inbegrepen in de reiskosten)

En er zijn nog andere verrassingen voorzien die we nog niet zullen verklappen !

Wie er dus wil bij zijn, wacht niet tot de laatste dag (12 mei) om zich te laten inschrijven, want nu reeds kunnen we voorzien dat de tweede bus zal volzet zijn vóór de gestelde datum.

### HET GROOT TEKORT AAN VISSERIJPERSONEEL

Schepen Vroome heeft de visserij een grote dienst bewezen met het gaceentebestuur van Oostende voor te stellen een toelage te geven voor het kweken van scheepsjongens.

We hopen dat de andere gemeenten zullen volgen, alsook de provincie en de Staat.

In dit opzicht zouden de krachten dienen verenigd te worden om een eenvoudig stelsel toe te passen met het oog op het aankweken van jonge vissers.

Wat de motoristen betreft, is het vraagstuk al even dringend daar de beste weggenomen worden door de firma Decloedt, de Staatsmarine en de Zeemacht.

In dat opzicht merkt een lezer ons op dat veel schipper-eigenaars jaren lang hun motoren bedienen en zo goed op de hoogte zijn van motoren als de motoristen zelf.

In de huidige omstandigheden zou het dan ook geen vergissing zijn, moesten schippers een vergunning krijgen om te varen in afwachting dat ze ook te eksamen als motorist doormaken.

Het is dringend gewenst dat aan die netelige kwestie van het personeel ter zeevisserij een oplossing gegeven wordt.

De cijfers door schepen Vroome aangehaald bewijzen hoe er een dringende behoefte aan is in 't bijzonder nu dat er zo geweldig veel gebouwd wordt. Onder de bestaande reders heerst een grote mistevredenheid. Zij hebben er reden toe.

Want zij wachten nog steeds op de eerste daad van het ministerie van Landbouw ten voordele van de Zeevisserij, dat meer dan ooit zijn onbekwaamheid bewezen heeft.

## IN DE VRIJE VISSERIJSCHOOL PASTER PYPE

Zoals telkenjare had ook in het verlopen schooljaar 1954-1955 de Vrije Visserijschool Paster Pype deelgenomen aan de zwemproeven onder de verschillende scholen van West-Vlaanderen.

Dit jaar waren ze geklopt op een paar puntjes na en zo konden ze toch de tweede prijs wegkapen.

Een plakket zou dan ook door de Commissie voor Zwembrevetten van de Provincie West-Vlaanderen worden overhandigd aan de leerlingen van de school.

Zo kreeg op 27 april ll. de Paster Pypeschool hoog bezoek. De heer

Gouverneur kwam dit plakket persoonlijk overhandigen. Om 15.45 u. waren dan ook de personaliteiten, waaronder de heer Gouverneur van onze Provincie, dhr Gilon, voorzitter van de Commissie, dhr Beke, secretaris, dhr Smisjaert, bestendige afgevaardigde, dhr Devyt, dhr Duthoy, hoofdinspecteur, de heren zwemmeester D'Hoedt en Clauwaert, aanwezig op de school.

De Heer Gouverneur toonde in korte maar treffende woorden het belang aan van de zwemlessen en drukte tevens het verlangen uit dat steeds deze lessen zouden met ijver gevolgd worden, vooral wanneer het vissersjongens betreft. Daarna werd het mooi plakket overhandigd. Dhr Directeur D. van Parys dankte vervolgens de heer Gouverneur voor de blijken van sympathie vanwege de Provincie. Een hartelijk dankwoordje werd eveneens uitgesproken voor de Commissie van zwembrevetten en voor de heren zwemmeesters en leeraars van de school. Tenslotte drukte hij de wens uit steeds verder te mogen rekenen op de morele en materiële steun van ons Provinciebestuur.

De behaalde zwembrevetten kunnen we hier laten volgen : R. Verbiest, brevet van 25 m. ; R. Antierens, brevet van 50 m. ; J. Butseraen, R. Desomer, R. Lambrecht, H. Laplasse, J. Nys, G. Provost en C. Wellecomme, brevet van 100 m. ; behaalden het groot brevet van zwemmer : A. Blomme, D. Houtteman, F. Lambrecht, M. Malesys, R. Roman en H. Vanhove.

### SCHIETOEFENINGEN LANGS DE KUST

Volgens Berichten aan Zeevarenden van 26 april 1956 zullen in de loop van de weken van 30 april tot 12 mei 1956 schietoefeningen gehouden worden door de artillerie in de grote sektor, als volgt :

Donderdag 3 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30 en van 13 u 30 tot zonsopgang.

Vrijdag 4 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30 en van 13 u 30 tot zonsopgang.

Zaterdag 5 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30.

Maandag 7 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30 en van 13 u 30 tot zonsopgang.

Dinsdag 8 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30 en van 13 u 30 tot zonsopgang.

Woensdag 9 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30 en van 13 u 30 tot zonsopgang.

Donderdag 10 mei : geen schietoefeningen.

Vrijdag 11 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30 en van 13 u 30 tot zonsopgang.

Zaterdag 12 mei, artillerie, grote sektor, van 08.00 u tot 11 u 30.

### VERANDERINGEN IN DE VISSERSVLOOT OOSTENDE

Verandering van eigenaar :

O.222 «Maurice Rogers», eigendom geworden van Haelewyck Louis, Ed. Hammanstraat, 24, te Oostende.

O.96 «Georgette Lydie», eigendom geworden van Deschepper Frans, Ooststraat, 37, Oostende.

Verandering naam vaartuig :

O.222 «Maurice Roger» wordt O.222 «Edwin».

O.3 «Millicent D. Leach» wordt O.3 «Michel Robert».

O.96 «Georgette Lydie» wordt O.96 «Cassita».

Verandering tonnage :

O.222 «Edwin» BT 96,17.

O.3 «Michel Robert» BT 28,91 - NT 7,20.

Verandering motor :

O.3 «Michel Robert» motor Mercedes Benz - 110 pk - nr 442192 L-8001204433-04 - jaar 1955 - Navigatie RF US.

O.271 «De Vier Gezusters» : motor Deutz - 50 pk - nr 1861435-40 - jaar 1956.

O.51 «Henriette» : motor Deutz - 25 pk - nr 153294 - jaar 1927.

Verandering adres :

O.140 «Don Bosco» : Rubben Maurice - 3, Noord Eedestraat, te Oostende.

Nieuw vaartuig :

O.36 «Christiane», gebouwd te Oostende - Werf Loy - 1956 in hout - Eigendom van Heinderson Victor - Visserskaai, 18, Oostende. BT 23,14 - NT 6,94 - L.13,80 - B.4,35 - M.2 - Motor Bohn en Kahler - 90 pk - nr 16219 - jaar 1956 - Navigatie RF US - Seinletters OPBT.

### NIEUWPOORT

Verandering van eigenaar :

N.735 «St Pierre», Vanhoutte A. en Bouve R. wordt N.735 «St Pierre» van Tant Jan en Robert, Waterkasteelstraat, 3, Blankenberge.

N.715 «Marguerite» van Vanden Abeel Simeon, verkocht waarschijnlijk voor afbraak aan Lambrecht Robert en Arts Julia, Tijkdijkstraat, 48, Heist.

## VISSERIJNIEUWS UIT Nieuwpoort

### REUZE-ANKER OPGEVIST

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.753 «Hilaire-Hubert» van reder Rammeloo die ter visvangst was aan de Franse kust haalde bij het inwinden van de netten een groot ijzeren anker op die ongeveer 1000 kgr woog en 4 à 5 m. hoogte had. De bemanning had heel wat moeite om deze ongewenste vangst op te halen en het duurde ruim 4 uren werken bij een flinke noord-oostelijk bries om het anker aan boord te krijgen waar rond de ganse visboedel verward zat en die grote schade had geleden. In de thuishaven diende er beroep gedaan op een hijstoestel om het reuze anker aan wal te brengen.

### VOOR DE GARNAALVISSERS

De bestuurder van de vismijn vraagt langs deze weg om opdat de garnaalvissers zouden willen de gewoonte aannemen vanaf het eerste sirene-sigitaal te 13.30 u. de weg van de garnaal te beginnen. Het is reeds menigmaal gebleken dat de garnaal kant en klaar staat aan boord van de vaartuigen die ter hoogte van de vismijn gemeerd liggen, doch gewacht wordt tot enkele minuten vóór de verkoop van twee uur om tot de weg over te gaan. Door deze manier van handelen kan op het vastgesteld uur (2 uur) de verkoop niet aangevangen worden rekening houdend met een globale aanvoer van 4 à 5000 kg. garnaal en de verscheidene verkoopjes van tongen of andere verse vis, die nog bijgaande moeten gewogen worden, moet het een onvermijdelijke vertraging bijbrengen. De garnaalvissers moeten begrijpen dat alle kopers zowel leunders als groot-handelaars slechts een zaak vragen nl. de verkoop om 2 uu. stipt te zien beginnen om zo spoedig mogelijk hun werk te kunnen beginnen.

### NIEUWBOUW VOOR DE DIENST VAN HET LOODSWEZEN TE NIEUWPOORT

Een aanvang werd gemaakt met de werken tot het bouwen van een nieuwe inrichting voor de reddings- en loodsdiensten te Nieuwpoort/a/z. Met het doel een vrijer zicht te hebben over de West- en Oostkust, zal het nieuwe gebouw opgetrokken worden dichterbij het strand toe. Het gebouw dat zeer modern zal opgevat worden, zal voldoen aan de nieuwste vereisten voor innerlijke inrichting. De beide vlaggestokken die heden voor het gebouw van het gebouw van het loodswezen staan, zullen verrijzen boven op het gebouw zodat het merkbaar verder zal zichtbaar worden voor de vaartuigen. De werken worden uitgevoerd door de aannemer Bonquet. Ter inlichting wege gezegd dat het waterschoutambt niet naar de badplaats zal overgebracht worden.

### DE SCHIETSECTOR EN DE VISSERS

De Nieuwpoortse vissers worden er langs deze weg om nogmaals er aan herinnerd dat de militaire overheid streng zal optreden tegenover de vissers die de bepalingen aangaande de schietoefeningen niet in acht nemen. Onlangs werden twee vaartuigen in overtreding genomen. Beide schippers zullen zich verantwoorden voor de rechtbank te Veurne. De militaire overheid dreigt met drastische maatregelen, zo er in de toekomst nog vaartuigen zullen gevat worden. Schippers in uw voordeel wees voorzichtig en blijft uit de gevaarlijke zone om alle onaangenaamheden te voorkomen.

### AAN DE VISKORDERS

De handelaars in het algemeen vragen opdat de vissers hun grote platvis en de drielingen zouden gutfen. We kunnen best aannemen dat wanneer de platvis drie à vier dagen in het ijs moet blijven ze heel wat van haar waarde verliest, zo ze niet gegut wordt. Aldus wordt de koper verplicht nog zelf de visen te gutfen vooraleer ze te verzenden met het gevolg dat de «wammen» mede scheuren. Die vis kan of mag dan absoluut niet meer gewassen worden met het gevolg dat deze vis eens ter bestemming niet waardig : «Nieuwpoortse vis, verse vis» kan genoemd worden. We verhoppen dat de vissers dit zullen begrijpen en voor wie het NIET begrijpen wil, zal hij het voelen aan de prijs !

### VAARTUIGEN LOPEN AVERIJ OP

De N. 716 «Maria-Yvonne», van Puystiens Gaston en Albert, is bij het uitvaren van de haven op een onbekend zich onder water bevindend voorwerp gestoten. Het vaartuig werd door de schok totaal ontzet en liep schade op aan roer en kiel, waardoor het schip water maakte. Het vaartuig kon de haven van Oostende bereiken, waar het op de slip ging voor nazicht.

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.818 «Julienne» van Ghys Gerard, had tijdens de visvangst aan de zuid-oostelijke Engelse kust breuk aan de kogellader van de luchtkoker. Door het feit dat er op dit tijdstip geen enkel vaartuig zich in de onmiddellijke nabijheid bevond, besloot de schipper op eigen krachten naar Newhaven koers te zetten. De schade kon in de Engelse haven hersteld worden, zodat de N. 818 van daar uit wederom de visgronden opzocht.

### WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD

## Nieuws uit Zeebrugge

### BAGGERBOOT OP WRAK GESTOTEN

De werken aan de Westbank vorderen momenteel heel snel. Het doel bestaat er in een gedeelte van verscheidene hectaren droog te leggen, welke dan zullen kunnen gebruikt worden als nijverheidsgronden. Rond dit droog te leggen gedeelte wordt een gracht van verscheidene meter diepte en breedte uitgebaggerd. Daarin zullen dan later de grondvesten aangelegd worden tot het bouwen van een dijk. Het is een baggerboot van de firma Decloedt welke daar bezig aan het baggeren is. Tijdens deze werkzaamheden echter kreeg men moeilijkheden bij het baggeren. Het baggeren werd stopgezet en na een grondig onderzoek werd vastgesteld dat er ernstige schade toegebracht was aan de ophaalbakken, zodat deze buiten gebruik gesteld waren. De baggerboot van de firma Decloedt werd dan ook naar de vissershaven gesleept waar tot herstellingswerken werd overgegaan. Om het verder risico van schade niet meer te moeten oplopen, werd naar de oorzaak gezocht. Na peilingen werd uitgewezen dat de baggerboot in aanraking gekomen was met een onbekend wrak op deze plaats. Met veel moeite werd met een lichter het wrak bovengehaald. Het betrof een wrak van een munitie-schip welke aldaar tot zinken werd gebracht in 1914-18. De afmetingen van dit wrak waren 40 meter bij 6. Na herhaalde pogingen gelukte men erin het oude wrak te plaatsen op de oude slip-way van de vissersvaartuigen aan de ingang van de vissershaven. Door deze onvoorziene omstandigheden zullen de werken aan de Westbank enige achterstand oplopen. Na het herstel van de baggerboot echter zal er in een vlug tempo voortgewerkt worden om klaar te komen in de voorziene tijd van het bestek der drooglegging.

### KORRE IN DE SCHROEF

De Z.515 van schipper - eigenaar Van Dierendonck René bevond zich ter garnaalvangst toen men vaststelde dat de schroef onregelmatig draaide. Daar men bezig was het net te slepen vermoedde men dat dit in de schroef terecht gekomen was. Dit bleek inderdaad het geval. Daar het onmogelijk was om nog op eigen kracht de haven van Zeebrugge te bereiken werd de hulp ingeroepen van de Z.455 van schipper Moens Carlos. Deze kon het schip welke defekt was, opslepen naar de haven van Zeebrugge.

De Z.438 bevond zich eveneens ter garnaalvangst. De korre was in de schroef terecht gekomen. De hulp werd ingeroepen van de Z.712 van schipper-eigenaar Van Dierendonck die in de nabijheid vaarde en het defekte vaartuig op sleeptouw nam naar Zeebrugge.

De Z.548 van schipper Rappe bevond zich ter garnaalvangst. Ook van dit schip kwam de korre tijdens het slepen terecht in de schroef zodat de hulp ingeroepen werd van de Z.560 van schipper Van Dierendonck Leopold. Deze laatste kwam ter plaatse en nam de Z.548 op sleeptouw mede naar de haven van Zeebrugge waar het defekte schip op de kalfaterbank werd geplaatst tot het verwijderen van de korre.

### AVERIJ IN DE SCHUILHAVEN

De Z.441 van schipper-eigenaar Alfred van Waes lag gemeerd tegen de kade in de schuilhaven te Zeebrugge. De Z.439 van schipper Vlietinc Anselmus wilde opzij meren van het eerste vaartuig. Bij het verhalen van het vaartuig echter deed zich een verkeerd manoeuvre voor zodat de Z.439 met een harde schok terecht kwam tegen de Z.441. Van dit laatste vaartuig werd de houten stuurboordachterbank vernield, zodat grondige herstellingswerken noodzakelijk waren.

### Arbeidsongevallen OOSTENDE

VERBURGH Freddy, tweede motorist van de O.86, werd bij het werken aan de motor gekwetst aan de linkerwijsvinger.

DEVRIENDT Henri, kapitein van de IJslandvaarder O.316, kwetste zich aan de rechterhand. Bij het binnenhalen van de korre raakte zijn hand namelijk tussen de winch waardoor de duim erg werd toegetakeld. Een drietal weken werkonbekwaamheid zijn hiervan het onmiddellijk gevolg.

Tengevolge van het slechte weder werd VANHEE Eugeen, telegrafist op de O.294 «Van Orley» tegen de wand van het logist geslagen. Door de geweldige slag verloor hij het evenwicht, viel en brak zich de linkervoet. Hierdoor is hij een zestal weken werkonbekwaam.

THERRY André, lichtmatroos aan boord van de O.300, werd geprikt door een roeg in de linkerwijsvinger, waardoor hij een verzwering opliep aan die vinger.

BOGAERT Jozef, matroos aan boord van de O.780 werd door een vis gestoken in de linkerhand.

KOOY Eduard, matroos op de O.239 is bij het binnenhalen van de korre uitgegleden en tegen de verschansing geslingerd geworden. Hierdoor werd hij twee ribben gebroken.

Zwemmer Albert, stuurman van de O.124 kreeg een prik van een kabel in de linkerwijsvinger.

BRYN Gustaaf, lichtmatroos aan boord van voormeld vaartuig, werd eveneens gestoken in de linkerhand. Hier gold het echter een prik van een vis.

RIGAUX Roger, ook lichtmatroos doch aan boord van de O.155 bezeerde zich de lenden bij het uitslijden op het gladde dek.

### ZEEBRUGGE

VANDEVELDE Henri, matroos aan boord van de Z.472 werd, bij het werken op dek, de linkerringvinger gekneld tussen de reling en het visbord.

Bij het lossteken van het ijs werd DEVOS Willem gekwetst aan de linker voet door de afschampende schop.

VANTORRE André, motorist aan boord van de Z.549, is bij het smeren van de motor gevallen waardoor hij zich bezeerde in de lenden.

### NIEUWPOORT

't JAECKX Daniël, matroos aan boord van de N.730, kreeg bij het uitzetten der netten een prik van een staaldraad in de linkerhand.

Schipper VANCRAEYNST André van de N.820 werd, bij het inhalen van de netten door een vreemd voorwerp aan het rechteroog.

**Reders, leest regelmatig :**

## LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

**DONDERDAG 26 APRIL**

Op vier plaatsen te Oostende hangt een speciaal bericht uit van het Verbond der Belgische Zeevisserij, de reders en schippers krijgen regelmatig de berichten aan zeevarenden toegezonden, het hangt uit in de vismijn te Nieuwpoort en er wordt een speciaal signaal gehesen wanneer er schietoefeningen zijn te Lombardsijde.

Op alle mogelijke manieren wordt de visserij medegedeeld hoe en wanneer er zal geschoten worden, want het is niet alleen gevaarlijk, maar ook verboden door de zone te varen gedurende het schieten. Daar komt dan opeens een schipper : Mijnheer, ze hebben mij gestekt, en ze hadden het mij nochtans gezegd dat ik mocht doorvaren. Wie heeft gezegd dat ge doormocht ? Ehwel, de schippers van de Oostendse schepen... hoe kan ik het anders weten of er schietoefeningen zijn ? En de berichten aan zeevarenden en de signalen, enz ? Moet ik dat allemaal weten ? Zeker vriend, zelfs al trekt ge alle dagen de moniteur niet, dan moet toch iedere Belg de wet kennen en deze naleven en als ge nu een beetje geluk hebt bij de rechtbank, komt ge er met een voorwaardelijke straf van af en let dan in het vervolg op, lees de berichten aan zeevarenden, want als het nog eens gebeurt krijgt ge een dubbele boete.

**VRIJDAG 27 APRIL**

Een reder komt klagen dat hij van de advocaat een gepeperde rekening ontvangt. Laat zien, wat heeft hij voor u gedaan ? O, niets bijzonders : tussengekomen bij de maatschappelijke zekerheid voor een achterstallige storting. Als 't maar dat is. In feite was het een eis van de maatschappelijke zekerheid om de reder failliet te verklaren bij gebrek aan betaling van de bijdragen en ondanks alle vonnissen en dreigementen.

Een faillissement is niets, als de eis definitief afgewezen is en de achterstallige betalingen met kleine stortingen mogen ingelost worden. Maar een faillissement is erg, zeer erg, als ge geen vennootschap zijt, maar een familiebedrijf en men heel uw bezit komt verkopen en ge tot het einde van uw dagen moogt werken en sparen en wroeten zonder iets om het ontbrekende af te kunnen lossen.

**ZATERDAG 28 APRIL**

In verband met de RMZ-vorderingen. Het was op een congres van de AVZA te Antwerpen dat het gezegd werd, en het is inderdaad een schande ook. De regering treedt op tegen gelden die ontleend worden aan woekerinteressen. De wet voorziet een wettelijke interest voor alle betalingen (zelfs voor de alles-opslokkende fiskus) maar de RMZ mag — hierin gesteund en bijgestaan door de wet een nalatigheidsinterest eisen van 12 t.h. Grondwettelijk is dit niet wettelijk.

**ZONDAG 29 APRIL**

Een boekske ontvangen : de Knorhaan. Neen, het gaat niet over vis, maar wel een verzameling oude zeemansliederen uit alle landen. Hoe die naam op het boekske gekomen is ? Knorhaan is de naam van een loodsensangvereniging uit Hamburg.

Tijdens de winter 1928-29 werd deze vereniging opgericht en bestaat op heden nog altijd. Onder leiding van de «opperknorhaan»

verwezenlijkte ze prachtig werk : verzamelde en zong oude zeemansliederen, gaf ze uit en bracht ook verscheidene fonoplaten op de markt. Door de traditie en de uitgaven van de vereniging werd aldus bekomen dat de schoonste oude zeemansliederen niet verloren gingen.

Werk voor de «Plate» en «Het Loze Vissertje», welke laatste met éénzelfde doel opgericht werd door Koning Leopold II, en bijgevolg veel ouder is dan de «Knorhaan».

**MAANDAG 30 APRIL**

Een kandidaat-reder wil een nieuw schip laten bouwen en komt om raad : waar zou ik het best mijn schip laten bouwen en op welke werf ?

Dat het een zeer delikate en kiese zaak is om hierin raad te geven, kan ieder licht begrijpen. Elke werf heeft zijn specialiteiten en bouwwijze. In dergelijke gevallen dient de kandidaat-reder zelf uit zijn ogen te kijken en bij zijn collega's navraag te doen.

Eens dat men een schip wil laten bouwen, weet men over het algemeen wel welk soort schip men verkiest en wat zijn geldmiddelen zijn. Eens zover is het zaak te gaan kijken bij reders die een schip bezitten van dergelijke klasse, de fouten en voordelen te vragen en dan zelf te besluiten waar en wat er zal gebouwd worden. Ga dan liefst bij zoveel mogelijk reders kijken en praten. Men bouwt geen schip zoals men een glas bier gaat drinken. Een schip is een werktuig dat men zich voor het leven aanschafft, een werktuig en tevens een geldbelegging. Het kan een rijkdom of een tegenvaller worden. Om die reden moet men niet blindelings kopen, maar overal gaan kijken en zien en zich zelf overtuigen.

**DINSDAG 1 MEI**

Feest van de arbeid. Feest van de ontvoogding van de arbeider, betaalde feestdag door de middenstand betaald. Over geheel de wereld wordt het gevierd, de radio en televisie geeft speciale programma's, in alle steden gaan stoeten en betogingen uit. Het teken van de gegroeide en gevestigde macht van de arbeider. Door hun eendracht en samenwerking zijn de arbeiders gekomen tot wat ze nu zijn : een macht in de staat waarvoor de politiekers schrikken en beven.

Moge dit feest een les zijn voor de middenstand : eendrachtige samenwerking alleen kan resultaten opleveren. Verdeeldheid om gelijk welke redenen betekent onmacht. Onthoud de les van 1 mei en past ze toe in uw eigen leven !

**WOENSDAG 2 MEI**

De kapitein mag een bril dragen ! Het nieuwe ontwerp van reglement op de zeevaartinspectie brengt over het algemeen weinig nieuwigheden. Het is in zekere zin een bevestiging van wat vroeger toegepast wordt, enkel een aanpassing aan de vooruitgang in de laatste 30 jaar.

Een nieuwigheid komt echter bij : zeelieden mogen voortaan een bril dragen, zelfs voor diegenen die wacht moeten uitoefenen is het brillen toegelaten. Indien een scheepeling een oog verliest, mag hij zijn dienst verder uitoefenen zo het andere oog aan de normale vereisten voldoet.

## Vlaggetjesdagen, Tag des hochseeficherei en... Niets

We hebben vorige jaren het geluk gehad vlaggetjesdagen bij te wonen te Scheveningen en eens een oprechte dag der hoogzeeverij mee te beleven te Bremerhaven. Het waren onvergetelijke feesten die tienduizenden op de been hadden gebracht.

We stelden vorig jaar voor te Oostende ook eens toeristische visserijfeesten op touw te zetten, een mesje met dubbele kant voor een stad als de onze die van vis en toerisme leeft.

Onze plannen en voorstellen werden — behalve in het buitenland waar ze wel weerklank en navolging vonden — op een algemene onverschilligheid onthaald. Misschien komt men binnen enkele jaren wel eens tot het besef dat er ook iets moet gedaan worden, maar dan zullen we niet meer toonaangevend zijn maar enkele naäpen wat andere landen en plaatsen ons hebben voorgedaan.

We bedoelen dit niet als een verwijt voor die mensen die ergens anders wel iets in elkaar steken dat de moeite waard is, we wensen hen geluk voor hun initiatief en durf.

Vlaardingen, waar dit jaar de schijnwerper op de haringvloot gericht wordt, komt uit met een zeer originele aankomst van «Willem Beukelszoon» uit Biervliet, de historische figuur die het haringkaken heeft uitgevonden en bijgevolg aan de basis ligt van de bloei van Nederlands haringbedrijf.

Waar is de tijd dat we spraken te Oostende een Neptunusfeest in te richten met aankomst van Neptunus Breugheliaans visfeest, folkloristische optocht, volkspelen, kunstconcerten, wedstrijden, enz. in het teken van de zee en de vis. Het geld wordt liever weggegeven voor waterde voorhistorische dingen waarvoor het minste boerendorp zich zou schamen en waarvoor geen enkel mens meer belangstelling voor betoond.

Ei, Oostende, ween van spijt en werp uw kroon naar... Vlaardingen zouden we Rodenbach kunnen nazeggen.

## EEN GEKEND REDER OVERLEDEN

Heden donderdagvoormiddag is de heeri Louis Vieren, reder en vertegenwoordiger van de BP te 10.30 uur in de kerk van de HH. Petrus en Paulus begraven na een langdurige ziekte.

Hij was reder van de O.331 en woonde in de Kapellestraat te Oostende.

Aan de familie Vieren biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.

## Het gebrek aan Scheepsjongens ter visserij EEN BELANGRIJKE UITEENZETTING VAN SCHEPEN VROOME

In de gemeenteraadssitzing van vrijdag 11. heeft schepen Vroome speciaal gewezen op het gebrek aan scheepsjongens ter visserij en deed aan het schepenkollege een degelijk voorstel tot steun voor deze scheepsjongens.

Gezien de belangrijkheid van deze uiteenzetting laten wij hier de bijzonderste delen uit het voorstel van schepen Vroome volgen.

Niet alleen het gevaar van een toekomstig tekort aan bemanningsleden bedreigt onze visserij, want tal van andere vraagstukken ter bescherming en tot steun van deze nijverheid dienen zonder verwijl opgelost te worden, maar deze hangen merendeels af van de regering en vallen buiten de bevoegdheid van onze gemeentelijke overheid.

De toestand inzake aanwerving van scheepsjongens echter heeft een ander aspect, t.i.z., dat benevens een Staatsbemoeiing het ons toch ook rechtstreeks heel bijzonder aanbelangt, aangezien wij hier te Oostende de grootste vissershaven hebben van België, één der belangrijkste van Europa, alwaar de dreigende vermindering aan bemanningspersoneel zich het meest doet gevoelen. Het doel dat ik derhalve heden nastreef bestaat er in om U attent te maken op deze angstwekkende toestand en U tevens een voorstel te onderwerpen, hetwelk zo vroeg mogelijk, wel is waar geen definitieve regeling, dan toch een tijdelijke verbetering kan bijbrengen in afwachting dat, samen met alle betrokken besturen, de Staat, de Pro-

vincie en de gemeenten met vissersbevolking, een algemeen stelsel zou tot stand komen, om het gevaar in te dijken.

Want gevaar, groot gevaar, bestaat er door een werkelijk tekort aan vissersbemanning, hetgeen ik nader wil doen uitschijnen door de volgende cijfers :

In 1930 : bestond de varende vissersbevolking voor de ganse kust uit 2.772 manschappen, waarvan 2.186 voor Oostende alleen.

Einde 1955 : dus een kwart eeuw later, tellen wij voor de ganse kust 1.800 koppen, waarvan 928 thuishorend te Oostende.

Is dit niet onrustwekkend ? We weten wel dat wegens de modernisering van de vissersvloot gedurende de laatste 25 jaren vele moeilijkheden overwonnen werden, maar als we vaststellen dat in diezelfde tijdspanne hier ter stede de varende vissersbevolking met 60 procent verminderd is, dan is het meer dan hoog tijd dat er zonder verwijl daadwerkelijk ingegrepen wordt en uitgekeken naar middelen, gepaste middelen, om aan dergelijke toestand het hoofd te bieden.

(Zie vervolg blz. 9)

# Oostende

## Marktverzicht

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

xxx

We kregen deze week slechts twee verkoopdagen. Toch waren 16 schepen meer aan de afslag en werden plm. 3000 bennen vis meer aangebracht.

Ook de aanvoer van tong was veel hoger. De aanvoer van witte kabeljauw was deze week eerder klein, vooral op de maandagmarkt. Kanaalvis was meer op de markt, maar toch wel enigszins minder dan verwacht.

Van de West was de aanvoer zeer miniem. De IJslanse aanvoer was hoger dan in de voorgaande week, vooral op de openingsmarkt. In totaal werden 13.700 bennen vis plm. 85.000 kgr tong, 2570 kgr kreeft en een 40 bennen makreel aangevoerd door 65 schepen. Deze vangsten waren verdeeld als volgt:

6 IJslanders met 8700 bennen vis, dus plm. 2000 bennen vis meer dan de vorige week. Tamelijk omvangrijke vangsten in verhouding met de grootte van de schepen. Zeer lage prijzen voor bepaalde soorten op de woensdagmarkt.

4 vaartuigen van de Noordzee voorzien de markt van 1420 bennen vis. Goede kwaliteit uit korte reizen. Betere prijs voor kabeljauw dan de laatste week. Geen grote vangsten. Prijsstijging op de sluitingsmarkt.

12 schepen van het Kanaal voeren 2036 bennen vis, 3800 kgr tong, 2570 kgr kreeft en 2000 kgr makreel aan. Hier dus weer meer vis dan de vorige week. Over het algemeen goed verzorgde vis. Veel onbevredigende besommingen.

Niet minder dan 39 Witte Bankers die samen 1383 bennen vis en meer dan 80.000 kgr tong aanvoeren. Voor het eerst dit jaar wordt in één week zo'n hoeveelheid tong verkocht. De grote sorteringen worden meest aangebracht. Tamelijk vaste prijzen die iets hoger zijn dan de voorgaande week op de openingsmarkt.

Tenslotte nog 4 Westvaarders die de markt voorzien van 165 bennen vis en 200 kgr tong. Dus uiterst rare Westvarieteiten die aangevuld worden door de Kanaalvangsten.

### Zaterdag 28 april

| KANAAL | Z.405 | 16 | 161 | 2570     | 110.280 |
|--------|-------|----|-----|----------|---------|
|        |       |    |     | Kreeften |         |
|        |       |    |     | Tongen   |         |

| WITTE BANK | Z.528 | 14 | 70 | 1801 | 60.639 |
|------------|-------|----|----|------|--------|
|            | O.128 | 14 | 54 | 1960 | 65.415 |
|            | Z.321 | 14 | 50 | 1953 | 65.920 |
|            | O.337 | 13 | 34 | 2065 | 71.020 |

Vijf vaartuigen met goed verzorgde vangsten. Nogal wat tongen, waarvan de prijs lager is dan de vorige dagen. Andere vis wordt

zeer goedkoop afgenomen. Ontoereikende opbrengsten.

### Maandag 30 april

| IJSLAND  | O.286 | 35 | 1300 | — | 378.006 |
|----------|-------|----|------|---|---------|
|          | O.224 | 18 | 1000 | — | 286.180 |
|          | O.298 | 18 | 3000 | — | 700.694 |
| NOORDZEE | O.118 | 15 | 370  | — | 113.320 |

| KANAAL | O.346 | 14   | 120 | 1000 | 76.210  |
|--------|-------|--|-----|------|---------|
|        | O.15  | 10 <td>130</td> <td>—</td> <td>40.306</td> | 130 | —    | 40.306  |
|        | O.313 | 15   | 200 | 400  | 81.510  |
|        | O.232 | 16   | 280 | 200  | 108.900 |
|        | Z.425 | 17   | 200 | —    | 104.480 |

| WITTE BANK | O.119 | 13  | 50 | 2000 | 82.770  |
|------------|-------|---|----|------|---------|
|            | Z.745 | 15 <td>20</td> <td>2200</td> <td>92.150</td>  | 20 | 2200 | 92.150  |
|            | O.25  | 15 <td>25</td> <td>2500</td> <td>100.100</td> | 25 | 2500 | 100.100 |
|            | O.170 | 14  | 25 | 2500 | 109.920 |
|            | O.218 | 15  | 30 | 2500 | 107.730 |
|            | O.243 | 16  | 30 | 2300 | 108.175 |
|            | Z.529 | 15  | 20 | 2000 | 72.910  |
|            | O.254 | 14  | 25 | 2200 | 87.130  |
|            | Z.457 | 7   | 15 | 700  | 33.040  |
|            | O.112 | 16  | 40 | 2300 | 99.155  |
|            | O.82  | 15  | 60 | 2500 | 107.190 |
|            | O.281 | 16  | 40 | 2400 | 97.330  |
|            | Z.422 | 11  | 40 | 2000 | 84.790  |
|            | Z.199 | 15  | 30 | 1500 | 67.960  |
|            | Z.330 | 15  | 20 | 2000 | 84.270  |
|            | Z.291 | 15  | 35 | 1700 | 77.100  |

| WEST | O.532 | 3  | 10 | —   | 7.270  |
|------|-------|----|----|-----|--------|
|      | O.36  | 4  | 25 | 200 | 11.420 |
|      | O.152 | 10 | 90 | —   | 36.180 |

| KANAAL | O.89 | 11 | 175 | 40 | 62.060  |
|--------|------|----|-----|----|---------|
|        |      |    |     |    | Makreel |

Massale visaanvoer vooral van de Witte Bank. Tamelijk omvangrijke tongenvangsten. Ook mooie vangsten tarbot. Weinig witte kabeljauw. West-varieteiten zijn zeer zeldzaam op de markt. Tongprijs is

iets beter, vooral de kleine sortering. Kabeljauwprijs is eveneens beter, maar de aanvoer was zeer klein.

### Dinsdag 1 mei

Geen aanvoer.

### Woensdag 2 mei

| IJSLAND | O.236 | 18 | 1050 | — | 215.366 |
|---------|-------|----|------|---|---------|
|         | O.292 | 16 | 950  | — | 200.228 |
|         | O.88  | 18 | 1400 | — | 333.417 |

| NOORDZEE | O.262  | 13 | 200 | — | 102.565 |
|----------|--|----|-----|---|---------|
|          | O.231 <th>13</th> <th>350</th> <th>—</th> <th>210.950</th> | 13 | 350 | — | 210.950 |
|          | O.305 <th>11</th> <th>500</th> <th>—</th> <th>144.655</th> | 11 | 500 | — | 144.655 |

| KANAAL | O.279   | 13 | 150 | 900 | 91.090 |
|--------|---|----|-----|-----|--------|
|        | O.256 <th>12</th> <th>12e</th> <th>400</th> <th>80.720</th> | 12 | 12e | 400 | 80.720 |
|        | Z.421 <th>12</th> <th>200</th> <th>400</th> <th>98.265</th> | 12 | 200 | 400 | 98.265 |
|        | O.109 <th>12</th> <th>100</th> <th>500</th> <th>60.350</th> | 12 | 100 | 500 | 60.350 |
|        | Z.226 <th>13</th> <th>200</th> <th>—</th> <th>93.570</th>   | 13 | 200 | —   | 93.570 |

| WITTE BANK | O.105  | 14 | 40 | 1700 | 99.829  |
|------------|--|----|----|------|---------|
|            | O.214 <th>14</th> <th>40</th> <th>2100</th> <th>84.300</th>  | 14 | 40 | 2100 | 84.300  |
|            | O.154 <th>16</th> <th>30</th> <th>1800</th> <th>84.825</th>  | 16 | 30 | 1800 | 84.825  |
|            | Z.412 <th>11</th> <th>30</th> <th>1500</th> <th>75.340</th>  | 11 | 30 | 1500 | 75.340  |
|            | O.287 <th>13</th> <th>50</th> <th>1800</th> <th>91.350</th>  | 13 | 50 | 1800 | 91.350  |
|            | O.266 <th>13</th> <th>20</th> <th>2500</th> <th>98.190</th>  | 13 | 20 | 2500 | 98.190  |
|            | O.156 <th>13</th> <th>50</th> <th>2000</th> <th>92.515</th>  | 13 | 50 | 2000 | 92.515  |
|            | O.173 <th>14</th> <th>40</th> <th>2500</th> <th>100.760</th> | 14 | 40 | 2500 | 100.760 |
|            | O.284 <th>13</th> <th>60</th> <th>2500</th> <th>129.570</th> | 13 | 60 | 2500 | 129.570 |
|            | Z.511 <th>14</th> <th>30</th> <th>1800</th> <th>69.620</th>  | 14 | 30 | 1800 | 69.620  |
|            | O.127 <th>12</th> <th>40</th> <th>1800</th> <th>85.860</th>  | 12 | 40 | 1800 | 85.860  |
|            | O.268 <th>13</th> <th>40</th> <th>2200</th> <th>102.510</th> | 13 | 40 | 2200 | 102.510 |
|            | Z.419 <th>13</th> <th>30</th> <th>1500</th> <th>78.600</th>  | 13 | 30 | 1500 | 78.600  |
|            | N.819 <th>12</th> <th>10</th> <th>1200</th> <th>54.600</th>  | 12 | 10 | 1200 | 54.600  |
|            | O.135 <th>15</th> <th>20</th> <th>2000</th> <th>83.370</th>  | 15 | 20 | 2000 | 83.370  |
|            | Z.510 <th>12</th> <th>40</th> <th>1500</th> <th>65.040</th>  | 12 | 40 | 1500 | 65.040  |
|            | O.153 <th>12</th> <th>30</th> <th>2000</th> <th>80.210</th>  | 12 | 30 | 2000 | 80.210  |
|            | Z.446 <th>11</th> <th>50</th> <th>1600</th> <th>74.960</th>  | 11 | 50 | 1600 | 74.960  |
|            | O.122 <th>14</th> <th>20</th> <th>1600</th> <th>71.920</th>  | 14 | 20 | 1600 | 71.920  |

| WEST | O.77 | 5 | 40 | — | 14.845   |
|------|------|---|----|---|--|
|      |      |   |    |   | Zeer omvangrijke aanvoer vooral van de Witte Bank. Doorgaans zeer goed verzorgde vis uit korte reizen. |

Drie mooie Noordzeevangsten. Minder Kanaalvis dan maandag. Van de West wordt één kleine vangst aangebracht. Tongprijs is vast en blijft ongeveer aan deze van maandag. De andere soorten zijn doorgaans duurder. IJslanvis is nochtans veel goedkoper dan maandag. Voor deze schepen weinig lonende opbrengsten.

Zeelooze vangsten. Drie mooie Noordzeevangsten. Minder Kanaalvis dan maandag. Van de West wordt één kleine vangst aangebracht. Tongprijs is vast en blijft ongeveer aan deze van maandag. De andere soorten zijn doorgaans duurder. IJslanvis is nochtans veel goedkoper dan maandag. Voor deze schepen weinig lonende opbrengsten.

Zeelooze vangsten. Drie mooie Noordzeevangsten. Minder Kanaalvis dan maandag. Van de West wordt één kleine vangst aangebracht. Tongprijs is vast en blijft ongeveer aan deze van maandag. De andere soorten zijn doorgaans duurder. IJslanvis is nochtans veel goedkoper dan maandag. Voor deze schepen weinig lonende opbrengsten.

## BRUSSEL

VAN 21 TOT 27 APRIL  
Grote tongen 58-70 ; tongen 3/4 68-80 ; bloktongen 65-75 ; voor-kleine tongen 68-85 ; grote tarbot 100 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine tarbot 42-60 ; middelmatige griet 60 ; kleine iek 28-33 ; middelmatige schelvis 36-50 ; rogvlerken 70-80 ; kabeljauw 32-70 ; hozemondhamme 60 ; wijting 18-20 ; steenschol 35-45 ; makreel 25-30 ; rode knorhaan 29-35 ; repen zeebaars 45-60 ; ijle haring 18-20 ; heilbot 100 ; koolvis 40-45 ; garnaal 27,50-60 fr. per kgr.

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

## GENT

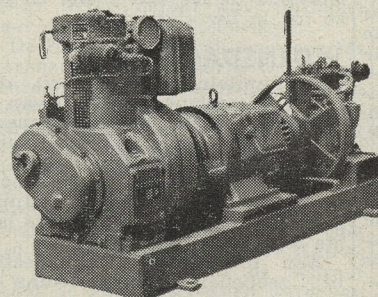
VAN 21 TOT 27 APRIL

Grote tongen 65-70 ; voor-kleine tongen 55-60 ; grote tarbot 70-80 ; middelmatige tarbot 50-55 ; kleine tarbot 32-35 ; middelmatige griet 45 ; grote iek 28-31 ; iek 3de slag 22-24 ; middelmatige schelvis 40-48 ; kleine schelvis 20-25 ; rog 18-24 ; gekuiste rog 40-48 ; kabeljauw 22-45 ; gullen 18-23 ; wijting 16 ; gepelde hondshaai 44-47 ; makreel 22-24 ; rode knorhaan 22 ; gepelde zeebaars 38-42 ; ijle haring 15-16 ; koolvis 22-28 ; garnaal 60-100 fr. per kgr.

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

|                                   | 28-4-1956   | 30-4-1956  | 2-5-1956    |
|-----------------------------------|-------------|------------|-------------|
| Tongen, grote — Sole, grosse      | 24,20-27,20 | 25,—30,40  | 24,60-31,—  |
| 3/4 tongen — Sole 3/4             | 26,40-27,—  | 25,80-28,— | 26,60-29,20 |
| Bloktongen — Sole moyenne         | 28,40-29,—  | 29,—31,—   | 28,80-32,40 |
| Voor-kleine — Petite              | 32,50-34,60 | 34,80-43,— | 35,—40,40   |
| Kleine tongen — Toute petite      | 28,80-30,80 | 31,80-36,— | 30,40-33,40 |
| Tarbot, grote — Turbot, gros      | 23,40-23,50 | 20,80-27,— | 23,—26,—    |
| Middel — Moyenne                  | 17,—21,50   | 18,—22,—   | 18,—21,40   |
| Kleine — Petite                   | 8,50-10,—   | 11,—21,—   | 11,—14,20   |
| Griet — Barbue                    | .....       | .....      | .....       |
| Middel — Moyen                    | .....       | .....      | .....       |
| Kleine — Petit                    | .....       | .....      | .....       |
| Schol — Plie                      | .....       | .....      | .....       |
| Grote iek — Grosse                | .....       | .....      | .....       |
| Kleine iek — Petite               | .....       | .....      | .....       |
| Iek 3e slag — 3e sorte            | .....       | .....      | 11,40       |
| Platjes — Toute petite            | 1,30-1,80   | 1,30-5,20  | 1,35-6,60   |
| Schelvis, grote — Aiglefin, gros  | .....       | .....      | .....       |
| Middel — Moyen                    | 14,—        | .....      | 5,40        |
| Kleine — Petit                    | .....       | 4,40-5,60  | 3,—4,—      |
| Heek, grote — Merlu, gros         | .....       | .....      | 18,—23,50   |
| Middel — Moyen                    | .....       | 8,80-15,—  | 7,—15,—     |
| Kleine — Petit                    | .....       | 4,—4,40    | 5,40-6,—    |
| Rog — Raie                        | 5,—10,—     | 5,20-14,—  | 12,60-18,—  |
| Rode poon — Perlon                | .....       | 6,—7,20    | 11,—13,—    |
| Grauwe poon — Grondin             | .....       | 2,70-4,—   | 4,50-6,—    |
| Kabeljauw — Cabillaud             | 5,40-9,80   | 6,20-14,40 | 13,—16,20   |
| Gullen — Petit cabillaud          | .....       | 4,80-5,60  | 6,—13,40    |
| Hozemondhamme — Baudroie          | 16,—19,—    | 18,—25,—   | 19,—25,—    |
| Wijting — Merlan                  | 1,90-3,—    | 1,60-5,80  | 1,60-4,60   |
| Schar — Limande                   | .....       | .....      | 1,90-2,10   |
| Steenhol — Sole limande           | .....       | 6,—15,—    | 5,80-11,—   |
| Zeehaai — Aiguillat               | .....       | .....      | 8,60        |
| Hondshaai — Roussette             | .....       | 6,80-8,60  | 8,80-9,10   |
| Arend (Pieterman) — Gr. vive      | .....       | .....      | .....       |
| Makreel — Maquereau               | .....       | 6,60-9,30  | 8,20-10,40  |
| Horsmakreel — Saurel              | .....       | .....      | .....       |
| Engelse poon — Grondin rouge      | .....       | 4,20-15,20 | 15,—18,—    |
| Keilrog — Raie radiée             | .....       | 13,—18,40  | .....       |
| Zeekreeft — Langoustine           | 12,30-25,60 | 11,—25,—   | 20,—23,—    |
| Schaat — Flotte                   | 14,—        | 9,—16,—    | 10,80-16,—  |
| Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor. | .....       | .....      | .....       |
| Lom — Brosme                      | .....       | .....      | .....       |
| Kongeraal — Congre                | 7,40        | 5,—6,70    | 5,—         |
| Leng — Lingue                     | 4,80        | 4,40-5,80  | 4,60-6,60   |
| Schartong — Cardine               | 12,—14,—    | 6,20-13,60 | 8,80-10,20  |
| Volle haring — Hareng             | .....       | .....      | .....       |
| Ijle haring — Hareng guai         | .....       | .....      | .....       |
| Haringshaai — Latour              | .....       | .....      | .....       |
| Steenhol — Tacaud                 | .....       | 1,30-1,70  | 1,40-2,20   |
| Heilbot — Flétan                  | .....       | 31,—35,—   | 30,—40,—    |
| Koolvis — Colin                   | .....       | .....      | 7,40-7,80   |
| Steur — Esturgeon                 | .....       | .....      | .....       |
| Zeewolf — Loup de Mer             | .....       | 7,80       | 8,80-9,40   |
| Pollak — Lieu jaune               | .....       | .....      | 6,80-7,80   |
| Zonnevis — St Pierre              | .....       | 14,—23,50  | .....       |
| Hondstong — Plie cynoglosse       | .....       | .....      | .....       |

# Kromhout - Samofa



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

**N.V. MARINE MOTORS**

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



**NIEUWPOORT**

|                                  |       |        |       |
|----------------------------------|-------|--------|-------|
| Grote tong — Grosse sole         | 26-4  | 30-4   | 2-5   |
| Bloktong — Sole moyenne          | 26-28 | 26-28  | 25-22 |
| Fruittong — Sole 3/4             | 28-29 | 30-32  | 26-34 |
| Schone kleine tong — Petite sole | 35-36 | 34-40  | 36-38 |
| Kleine tong — Toute petite sole  | 34-39 | 39-42  | 42-40 |
| Grote tarbot — Gros turbot       | 32-37 | 34-41  | 37-39 |
| Middelem, tarbot — Turbot moyen  | 32-34 | 30-31  | 30-32 |
| Varia — Divers                   | 29-33 | 29-31  | 30-31 |
| Griet — Barbue                   | 23    | 22     | 24    |
| Pieterman — Grande vive          | 19-22 | 20-23  | 22-25 |
| Grote pladijs — Grosse plie      | ..... | 35     | 40    |
| Middelm. pladijs — Plie moyenne  | 12-13 | 6-8    | 11-12 |
| Kleine pladijs — Petite plie     | 14-17 | 11-13  | 14-16 |
| Deelvis — Portion                | 9-12  | 5-7    | 8-9   |
| Kabeljauw — Cabillaud            | ..... | 13-18  | 16-17 |
| Gul — Petit cabillaud            | 12-14 | 13-15  | 10-15 |
| Keilrog — Raie radiée            | 14-15 | 17-199 | 15-16 |
| Rog — Raie                       | 13-14 | 11-14  | 17-19 |
| Tilten                           | 9-10  | 9-10   | 12-13 |
| Scherpstarten                    | 6-9   | 5-9    | 6-12  |
| Halve man                        | ..... | .....  | ..... |
| Grote wijting — Gros merlan      | 7-9   | 7-10   | 9-10  |
| Kleine wijting — Petit merlan    | 7-9   | 5-7    | 6-7   |
| Bot — Flet                       | 1-2   | 1-2    | 1-2   |
| Schar — Limande                  | 9-12  | 4-10   | 6-12  |
| Zeehaai — Aiguillat              | 6-7   | 7-9    | 8-9   |
| Zeehond — Chien de mer           | 6-7   | 6-7    | 6-8   |
| Robaard — Grondin rouge          | 9-12  | .....  | 23-24 |
| Knorhaan — Grondin               | ..... | 4-5    | 5-6   |

**ZEEBRUGGE**

|       |       |       |
|-------|-------|-------|
| 30-4  | 2-5   | 3-5   |
| 28-29 | 29-30 | 29-30 |
| 28-29 | 31-32 | 32-33 |
| 29-30 | 31-36 | 37-38 |
| 34-35 | 39-40 | 42-43 |
| 42-43 | 41-45 | 44-45 |
| 27-28 | 26-27 | 30-32 |
| 22-23 | 22-24 | 24-26 |
| 17-18 | 17-18 | 20-21 |
| 20-21 | 21-22 | 23-24 |
| 35    | ..... | ..... |
| 10    | 6-7   | 5-6   |
| 9-10  | 9-10  | 9-10  |
| 12-13 | 14-15 | 12-13 |
| 6-7   | 10-11 | 9-10  |
| ..... | 15-16 | ..... |
| ..... | 12-13 | ..... |
| ..... | 20-21 | 15-16 |
| ..... | 17-18 | 10-11 |
| ..... | 14-15 | 7-8   |
| ..... | 13-14 | 8-9   |
| ..... | 11-12 | 6-7   |
| 5-6   | 5-6   | ..... |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | 9-10  | 9     |
| ..... | 9-10  | 7-8   |
| ..... | 8-9   | 6-7   |
| ..... | ..... | ..... |
| ..... | 4     | ..... |

**VERWACHTINGEN**

**ZATERDAG 5 MEI :**  
 Witte Bank : 0.193, 0.155, 0.147, Z.171, Z.556.

**MAANDAG 7 MEI :**  
 IJsland : 0.83 (2.000 b.), 0.324 (1.000 b. vis, 100 b. kreeft).  
 Noordzee : 0.342, 0.215, 0.237, Z.459.  
 Kanaal : 0.200, 0.345, Z.581.  
 Witte Bank : 0.132, 0.235, 0.227, 0.265.  
 West : N.806, 0.184, 0.327.

**DINSDAG 8 MEI :**  
 IJsland : 0.395.  
 Noordzee : 0.329.  
 Kanaal : 0.223, 0.165.  
 Witte Bank : 0.191, 0.131, Z.542.  
 West : 0.133, N.7.

**WOENSDAG 9 MEI :**  
 IJsland : 0.250.  
 Noordzee : 0.239, 0.300.  
 Witte Bank : 0.244, 0.166, 0.198, 0.87, 0.282, 0.102, Z.514, Z.554, Z.547, Z.549.  
 West : 0.196, 0.152, 0.36.

**IJSLANDSE VISSOORTEN**

|                |             |            |
|----------------|-------------|------------|
|                | 30-4        | 2-5        |
| Schelvis groot | 5,—14,40    | 4,80-14,40 |
| Midd.          | 3,60-5,20   | 3,40-5,40  |
| Klein          | 3,55-6,20   | 3,40-4,40  |
| Kabeljauw      | 5,40-9,40   | 5,20-6,80  |
| Gullen         | 5,40-6,—    | 3,80-5,40  |
| Wijting        | 3,80-6,60   | 3,20-4,60  |
| Schaat         | 15,—        | 14,—16,50  |
| Zeebaars       | 9,60        | .....      |
| Leng           | 5,40-5,60   | 4,—5,20    |
| Schartong      | 5,40        | 5,40-6,50  |
| Heilbot        | 16,50-39,—  | 15,—33,40  |
| Koolvis        | 5,40-6,60   | 4,80-6,—   |
| Hondstong      | 3,60-10,80  | 1,30-6,—   |
| Zeewolf        | 4,60-6,60   | 2,—5,40    |
| Platen         | 10,80-11,60 | 9,40-10,80 |

**OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE**

**ZATERDAG 28 APRIL**

|       |    |    |        |
|-------|----|----|--------|
| Z.777 | 12 | 70 | 69.520 |
| Z.560 | 2  | 7  | 15.530 |
| Z.489 | 12 | 70 | 65.604 |
| Z.441 | 4  | 20 | 18.270 |
| Z.415 | 2  | 15 | 10.720 |
| Z.548 | 1  | 5  | 7.520  |

**MAANDAG 30 APRIL**

|       |    |     |        |
|-------|----|-----|--------|
| Z.507 | 6  | 45  | 24.590 |
| Z.443 | 15 | 115 | 96.240 |
| Z.477 | 2  | 12  | 9.600  |
| Z.270 | 6  | 40  | 22.680 |
| Z.467 | 3  | 10  | 9.190  |
| Z.519 | 1  | 10  | 6.250  |
| Z.463 | 11 | 90  | 77.320 |
| Z.186 | 7  | 55  | 39.870 |
| Z.323 | 5  | 30  | 22.570 |

**WOENSDAG 2 MEI**

|       |    |     |         |
|-------|----|-----|---------|
| Z.274 | 11 | 75  | 58.860  |
| Z.408 | 12 | 80  | 36.250  |
| Z.518 | 5  | 20  | 14.066  |
| Z.24  | 5  | 35  | 28.130  |
| Z.500 | 9  | 55  | 43.500  |
| Z.454 | 5  | 35  | 25.980  |
| Z.201 | 6  | 45  | 34.480  |
| Z.212 | 9  | 245 | 109.910 |
| Z.458 | 11 | 75  | 39.500  |
| Z.445 | 7  | 45  | 23.900  |

**VERMOEDELIIK :**  
 Van 120 tot 239 P.K. :  
 Uitgevaren op :  
 27-4 : 0.277 (West)  
 2-5 : 0.532 (West)  
 3-5 : 0.77 (West)

|       |    |    |        |
|-------|----|----|--------|
| Z.431 | 8  | 50 | 23.160 |
| Z.437 | 11 | 85 | 66.700 |
| Z.440 | 10 | 70 | 47.340 |
| Z.552 | 12 | 65 | 50.730 |
| Z.400 | 12 | 50 | 45.160 |
| Z.544 | 4  | 30 | 18.100 |
| Z.480 | 7  | 35 | 26.830 |
| Z.251 | 5  | 35 | 23.020 |
| Z.462 | 7  | 65 | 43.480 |

**DONDERDAG 3 MEI**

|       |   |    |        |
|-------|---|----|--------|
| Z.517 | 6 | 30 | 32.120 |
| Z.415 | 2 | 40 | 22.420 |
| Z.541 | 7 | 30 | 9.190  |
| Z.30  | 3 | 60 | 46.030 |

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

| Datum | Vangsten | Kgr.    | Fr.       | Min. | Max. | Gem. |
|-------|----------|---------|-----------|------|------|------|
| 28-4  | 5        | 28.799  | 373.274   |      |      |      |
| 30-4  | 29       | 407.350 | 3.418.256 |      |      |      |
| 2-5   | 31       | 334.300 | 3.272.620 |      |      |      |
| Tot.  | 65       | 770.449 | 7.064.150 |      |      |      |

**GARNAALAANVOER TE OOSTENDE**

|      |     |         |           |      |      |       |
|------|-----|---------|-----------|------|------|-------|
| 24-4 | 37  | 4.940   | 88.800    | 14,— | 25,— | 17,97 |
| 25-4 | 39  | 4.520   | 75.561    | 13,— | 23,— | 16,71 |
| 26-4 | 36  | 4.064   | 45.526    | 8,50 | 15,— | 11,20 |
| 27-4 | 19  | 1.633   | 34.447    | 18,— | 26,— | 21,09 |
| 30-4 | 37  | 5.502   | 122.540   | 19,— | 27,— | 22,27 |
| Tot. | 776 | 110.656 | 1.676.052 | 4,50 | 34,— | 15,14 |

**GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE**

|      |    |        |         |      |      |       |
|------|----|--------|---------|------|------|-------|
| 26-4 | 53 | 13.566 | 212.083 | 6,—  | 21,— | 15,64 |
| 27-4 | 40 | 10.062 | 197.968 | 15,— | 26,— | 19,67 |
| 28-4 | 19 | 5.958  | 216.775 | 28,— | 41,— | 35,90 |
| 30-4 | 49 | 13.353 | 410.487 | 23,— | 40,— | 30,74 |
| 2-5  | 20 | 18.639 | 248.417 | 4,—  | 19,— | 13,32 |

**GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT**

|      |    |       |        |       |       |       |
|------|----|-------|--------|-------|-------|-------|
| 26-4 | 26 | 3.753 | 37210  | 6,30  | 12,50 | 9,91  |
| 27-4 | 7  | 806   | 16.920 | 18,50 | 24,—  | 20,99 |
| 30-4 | 23 | 3.356 | 65.793 | 15,50 | 23,00 | 19,60 |
| 2-5  | 40 | 5.460 | 46.300 | 6,70  | 12,00 | 8,47  |

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

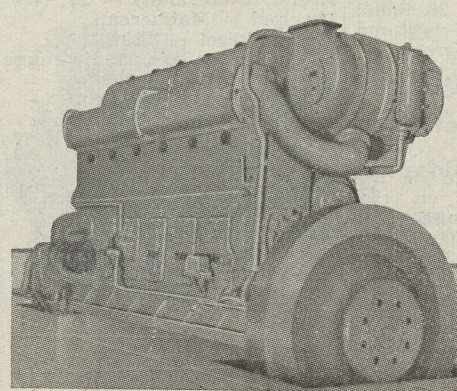
|      |   |       |         |  |  |  |
|------|---|-------|---------|--|--|--|
| 26-4 | 8 | 8.892 | 120.041 |  |  |  |
| 30-4 | 9 | 8.425 | 110.096 |  |  |  |
| 2-5  | 5 | 8.465 | 103.266 |  |  |  |

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

MOTOREN

MaK

\* Algemeen vertegenwoordiger voor binnen-scheepvaart en visserij



Jules  
Andries  
Brugge

Komvest, 15  
Tel. 339.51

Verkoop  
Service

(191V)

# Het gebrek aan scheepsjongens ter visserij

## Een belangrijke uiteenzetting van Schepen Vroome in de gemeenteraad van Oostende

(Vervolg van blz. 5)

### HOE KAN DIT GEDAAN ?

Om zulks te verwezenlijken dient men eerst de oorzaken na te gaan, om deze alsdan te kunnen tegenwerken. En de grootste oorzaak van het algemeen tekort aan manschappen ligt wel in het feit dat er geen voldoende nieuwe vissers de ouderen komen vervangen wegens een nijpend tekort aan scheepsjongens. Dat de sociale toestanden daar grotelijks de schuld van dragen is ontegensprekelijk. Het zware vissersberoep met de onzekere en vaak meer dan onvoldoende verdiensten lokt de jonge lieden niet meer aan ; immers, zelfs wanneer leerjongens uit de visserij scholen de zee willen bevaren, dan geven zij in grote dele de voorkeur aan de Staatsdiensten, zoals de pakketboten Oostende - Dover, waar het werk regelmatiger, minder gevaarlijk en veel lichter is en bovendien meer zekerheid biedt.

In eerste rang dus : de visserij blijft verlaten voor gemakkelijker, veiliger en meer vastlonend werk. Daarbij is een andere grote oorzaak van de onvoldoende beoefening van het bedrijf te zoeken in het feit, dat het merendeel onzer kustplaatsen, daar waar de visserij ontstaat en gevestigd is, bloeiende badplaatsen zijn geworden, en hoe meer zij zich in deze zin zullen ontwikkelen, hoe neteliger het er in het vissersbedrijf zal aan toegaan, hoe moeilijker het beroep nog leerlingen zal vinden en hoe gemakkelijker het zal worden verlaten voor meer aantlokkende bedieningen, zo er geen bijzonder treffende maatregelen worden genomen. Verliezen wij ook niet uit het oog dat de oude vissers, zij die het beroep van kindsgebeente hebben beoefend — die hun leven lang de gevaren der zee hebben getrotseerd om een karig stukje brood te verdienen — die thans meer dan ooit beseffen hoe ondankebaar hun lot is geweest niettegenstaande levenslange opoffering en heldenmoed, die ouderen zijn er niet meer voor te vinden om hun kinderen aan te raden hun sporen te volgen. Vroeger immers bleven onze koene Vlaamse vissersgezinnen trouw aan hun harde stiel : het beroep ging over van vader op zoon en bijna alle afstammelingen voelden zich onweerstaanbaar aangetrokken door de zee. Thans, eilaas, is het alzo niet meer, en we menen er te moeten bijvoegen : **Niet zonder reden, als al het onmenselijke wat het vissersleven bevat niet uitgeschakeld wordt.** En dit is de grote taak om het vissersbedrijf van morgen te redden.

### STEUN AAN DE SCHEEPSJONGENS

Het vraagstuk der scheepsjongens is reeds meermalen onderzocht, naarmate de wijzigingen in de economische en sociale toestanden. Reeds in 1902 gaf men er zich rekenschap van dat het aankweken van scheepsjongens op onze vissersvloepen achteruittliep en een gevaar voor de toekomst betekende. Immers op de alsdan bestaande 119 Oostendse vloepen waren er slechts

50 die een scheepsjongen aan boord hadden. In 1903 nam minister Francotte het besluit, ten titel van proef, beurzen toe te kennen aan stuurlieden en scheepsjongens. Deze maatregel had onmiddellijk succes en geleidelijk steeg het aantal aangemonsterde scheepsjongens om weldra het dubbel van vroeger te bereiken. Na een tiental jaren begon de aankweek van jonge vissers opnieuw achteruit te bollen en het was nodig dat de wet van 30 augustus 1913 gestemd werd, waarbij de vissers ontslagen werden van militaire dienst.

Na de oorlog 1914-18 ging het er wederom slecht aan toe. Vanaf 1925 werden de premieën aan scheepsjongens en hun leermeesters merkbaar verhoogd en benevens de sommen door Staat en Provincie toegekend, verleende de stad Oostende ook 10.000 fr per jaar. Deze merklijke verbetering bracht een aanzienlijke vermeerdering van scheepsjongens en de visnijverheid, die alsdan zeer bloeiend was, trok veel jonge vissers aan.

Vanaf 1929 kwam er wederom een zekere kentering in deze bloeiende periode van het bedrijf en met de crisis begon het aantal aangemonsterde scheepsjongens ook te verminderen. Het duurde niet lang of men zocht een wettelijke regeling van het vraagstuk, omdat men had vastgesteld dat de inscheping van scheepsjongens nogal dikwijls door de onwil van kortzichtige bemanningen onmogelijk gemaakt werd, niettegenstaande de in 1930 verhoogde premieën. De aanmonstering werd door de wet van 22 september 1931 verplicht gesteld met behoud van de bestaande premies. Verder hadden de jonge vissers ook recht op een loon berekend op de opbrengst van de vangst. Deze wet bracht een merklijke aangroei van scheepsjongens teweeg.

Eilaas, sedert de jongste oorlog 1940-1945 is alles echter veranderd, zodanig dat de toepassing van de wet van 1931 praktisch niet mogelijk is, omdat er geen kandidaten-scheepsjongens genoeg voorhanden zijn. En deze verklaring zal U des te duidelijker blijken als ik zal zeggen dat voor het jaar 1955 het aantal nieuw aangemonsterde scheepsjongens 104 bedroeg voor de ganse kust, waarvan 47 voor Oostende, en dat er einde maart van dit jaar van deze 47 jongens, aangemonsterd in 1955, er nog enkel 27 in het bedrijf waren gebleven. Het afval is heden-daags veel groter te Oostende dan in de andere vissersgemeenten. Tegenover deze cijfers zult gij zeker wel overtuigd zijn dat mijn S.O.S. niet overdreven is. Het probleem stelt zich nu gans anders, maar het personeelsvraagstuk in het visserijbedrijf is des te angstwekkender geworden. Het is deze noodtoestand die we thans beleven.

Ik zegde U in het begin van mijn uiteenzetting dat het past dat wij, gemeentelijke Overheid, ons deze zaak voorlopig zouden aantrekken, in afwachting van een definitieve regeling te treffen door, of samen met, Staat en Provincie.

### PRAKTISCH VOORSTEL

Welnu, aangezien in de jaren 1925 tot 1940 reeds door de stad Oostende aanzienlijke sommen werden verleend, stel ik voor thans volgende kredieten te voorzien in de begroting van het jaar 1956 :

- a) een som van 200.000 fr, bestemd om uitgekeerd te worden onder vorm van premie aan de scheepsjongens die in de loop van het jaar een te bepalen aantal dagen ter zeevisserij hebben verstrekt, en dit volgens een stelsel vast te leggen ten titel van proef, door een commissie, samengesteld uit leden van het schepenkollege, bijgestaan door bevoegde personen, waaronder de directeur der Vissershaven, de directeur der Staatsvisserijdiensten, de waterschout, de directeur van de «Ibis», de twee directeuren van de ter stede ingerichte vissersscholen en een afgevaardigde van de Provincie ;
- b) een som van 60.000 fr als stedelijke tussenkomst in de kosten van de noodzakelijke uitrusting bij de eerste reis der scheepsjongens.

Vermelde commissie zou tevens van advies kunnen dienen omtrent het ogenblik, waarop deze tussenkomst aan de scheepsjongens zou dienen uitgekeerd (bvb. na een bepaald aantal maanden vaart).

Ik vraag U, Mijnheer de Voorzitter, dit voorstel aan de goedkeuring van de Raad te willen onderwerpen.

Verder druk ik de volgende wensen uit :

- 1) dat de hogergenoemde commissie binnen de maand na de goedkeuring dezer kredieten het gewenst stelsel zou voorleggen ;
- 2) dat een vraag zou worden gericht aan de hogere besturen om het bedrag van 260.000 fr aan te vullen voor toekenning van bijkomende premieën en verdere tussenkomst in de kosten van de eerste uitrusting der scheepsjongens ;
- 3) dat aan de Regering zou worden gevraagd dat dringend een wet zou gestemd worden voor het verzekeren van een zeer behoorlijk minimumloon, toe te kennen aan de scheepsjongens, met inachtneming van hun zwaar en bijzonder gevaarlijk werk, ten dienste van de bevoorrading van onze bevolking.

Tot zover de uiteenzetting van dhr Vroome, schepen van financiën. De Raad heeft ondertussen reeds een krediet van 175.000 fr. goedgekeurd voor premieën aan de scheepsjongens ter visserij. Hopelijk zal het nieuwe voorstel van schepen Vroome ook in goede aarde vallen, want er kan inderdaad niet genoeg gedaan worden om de jeugd aan te moedigen in de visserij hun broodwinning te zoeken.

## DUITSE VISSERSSCHEPEN NAAR CHILI

Vanuit Cuxhaven vertrokken 14 dagen geleden twee vissersschepen, van respectievelijk 65 en 82 BRT, naar St. Antonio in Chili, om aldaar de visvangst te bedrijven.

Op deze schepen, die omgebouwd en gemoderniseerd werden, zijn 20 man aan boord, welke ginder een beter bestaan zullen zoeken.

De reis gaat over Las Palmas, Curacao en het Panamakanaal naar de bestemmingshaven.

Onze lezers weten dat ook reder Zonnekeyn Louis en de Gebr. Dewulf daarheen in 1950 zijn gevaren en het ginder goed stelden, niettegenstaande al de moeilijkheden welke zij er in den beginne hebben opgelopen.

**SAURISSERIE DE WESTKAPELLE**  
(Société Industrielle du Poisson)  
Société Anonyme,  
Rue de Heyst, 22-24-26,  
Westkapelle  
Régistre du Commerce de  
Bruges no 27519

Assemblée Générale ordinaire, le vendredi 11 mai 1956 à 11 h. au siège, 22-24-26, rue de Heyst. — Ordre du jour : 1. Rapport des administrateurs et commissaire ; 2. Approbation du bilan et pertes et profits au 31-12-55. 3. Décharge aux Administrateurs et commissaire. 4. Elections statutaires. 5. Divers.

Pour y assister : déposer les titres au siège social, cinq jours francs avant l'assemblée.

5067V

## Het verdwijnen van de Blankenbergse vismijn

De gemeenteraad van Blankenberge heeft dus besloten de huidige oude vismijn van Blankenberge af te schaffen. Of ze vervangen zal worden, weten we niet. Men spreekt van aan de haven een kleine mijn op te richten.

We kunnen die afschaffing niet anders dan betreuren, daar deze mijn niet alleen een toeristische aantrekkelijkheid was in de zomer waar honderden vreemdelingen er hun vis en garnaal bestelden.

Had men niet beter gedaan de huidige pakhuizen te moderniseren om er de vers verkoop van zeer verse vis en garnaal te bevorderen ?

Het belette het gemeentebestuur niet de baan te verbreden en een gedeelte van de bestaande koer te verminderen.

Deze aantrekkelijkheid bracht darboven een grote verkoop van vis en garnaal met zich en we zijn overtuigd dat die pakhuizen, die in de vorm van winkels ingericht zouden zijn aan de stad elk 50 duizend frank pacht per jaar zouden opbrengen. Wij hopen dat men te Blankenberge zal inzien dat, zonder aan het verbreden van de baan schade te berokkenen, het zeer wel mogelijk zou zijn, daar aantrekkelijke viswinkels te behouden, wat voor het vis- en garnaalverbruik een goede zaak zou blijven.

## Hoever staat het met de zaken van de Regie?

### Zijn de premies die in Engeland vielen te betalen na drie jaar nog verschuldigd?

Tegenover verschillende reders zijn sedert geruime tijd vervolgin- gen ingespannen.

#### DE VIS VAN DE WEEK

Met het oog op de komende pléchtige kommuniefeesten over gans het land, werd voor de peri- ode van 1 tot 15 mei, die eveneens samenvalt met een grote aan- voer van kleine tarbot en grote tongen, in alle bladen van het land reklame gemaakt voor feestgerech- ten met tongfilets en tarbotjes.

Twee miljoen lezeressen — huis- vrouwen van alle standen — krij- gen deze week dit bericht te lezen, tienduizenden welke een kommu- niekant hebben zullen bij hun vis- handelaar die soorten bestellen.

Vishandelaars, neemt bijgevoeg- uw voorzorgen om Uw klanten en nieuwe verbruikers te kunnen be- dienen en raad te geven.

De grote magazijnen hebben in- geschakeld op deze voortdurende publiciteitskampagne voor Belgis- che vis. Waarom zou de kleinhan- del ten achter blijven?

Bij de lezeressen van verschillen- de dagbladen hebben we reeds een groot sukses behaald met onze «garnaalkampagne», van overal kwamen vragen binnen naar in- lichteningen en recepten voor het be- reiden van garnaal. Een bewijs dat er belangstelling bestaat.

Zekere dagbladen hebben prijs- kampen ingericht waarvoor door het V.B.Z. bons geschonken wor- den ter waarde van 1 kgr tongen of andere zeevis. Deze bons zullen ter uitwisseling aangeboden wor- den bij de kleinhandel. Na invul- ling door de kleinhandel, zal de waarde van deze bons door het V.B.Z. terugbetaald worden.

Kleinhandelaars hier bestaat een goede gelegenheid om goedkope re- klame te maken voor uw zaak. U kunt eveneens aan de bladen die prijskampen uitschrijven bons op- sturen voor vis die bijvoorbeeld kunnen gewonnen worden door de winnaars van de prijskamp uit uw gemeente.

Alle middelen zijn goed om voor- deel te trekken uit deze nationale campagne. Tijdens de zomerpe- riode, periode van slappe verkoop, is het zaak ook uw handel te laten voortgaan.

En hebt U suggesties of voorstel- len, aarzel niet ze ons bekend te maken; wij houden er gaarne re- kering mede bij het opmaken van ons operatieprogramma.

Ter gelegenheid van deze kam- pagne wordt ook een reeks speciaal propagandamateriaal uitgegeven, welke U moeten toelaten mee te doen:

- reeks van 10 verschillende raam- stroken (Nederlands of Frans) elk voor een bepaalde vissoort: kabeljauw, tong, schelvis, pladijs, rode boon, rog, sprot, gar- naal, wijting en haring. PRIJS PER REEKS: 25 fr.
- voor elke vissoort een eenvoudig receptenblaadje. (Nederlands of Frans). PRIJS PER 10 verschil- lende reeksen van 100 blaadjes: 350 fr.

We hebben er onze lezers reeds op gewezen dat, inplaats van te doen zoals een gewone schuldeiser nl. de eventuele schuldenaar te dagvaar- den voor de bevoegde rechtbank, om zijn veroordeling te bekomen tot betaling van de beweerde schuld de Regie haar toevlucht neemt tot de proceduur voorzien voor het in- nen der belastingen.

Op deze manier volstaat het — na de betekening van een dwangbevel — de beweerde schuld te innen door een beslag op de goederen van de belastingplichtige zonder dat er een vonnis nodig is. Het is dus deze voor haar gemakkelijke weg, welke de Regie tegenover de reders ge- bruikt.

Of dergelijke manier van hande- len regelmatig is, is ten zeerste te betwijfelen.

Tegenover een reder had de Regie de proceduur zover gedreven, over te gaan tot het onroerend beslag op zijn huis; de geldigheid van dit beslag werd voor de rechtbank betwist en de rechtbank van eerste aanleg te Brugge heeft in deze zaak een vonnis uitgesproken waarop we in ons volgend nummer terugkomen.

Deze uitspraak schorst eenvoudig de inbelagneming van goederen om aan de partijen toe te laten voorafgaandelijk een proceduur van verzet tegen het vroeger betekende dwangbevel in te spannen en het is ter gelegenheid van deze proceduur dat de rechtbank zal moeten oorde- len of de Regie al of niet mocht en kon een proceduur inspannen zoals in zake belastingen ofwel of ze moest doen evenals een gewone sterveling tzt. vooraleer beslag te leggen, eerst de schuldenaar dag- vaarden en de rechtbank laten oor- delen of de gevraagde schuld wel of niet moet betaald worden.

We houden onze lezers op de hoogte van het verdere verloop van deze zaken welke we sedert bijna tien jaar behartigd hebben voor onze reders, daar we staande hou- den dat het hier over premies gaat waarvan de inning na drie jaar ver- jaard is en niet over bijdragen, waarvoor langer tijd kon gewacht om te innen. We komen hierop dus terug.

P. Vandenberghe

## PROPAGANDA IN HET GENTSE

In mei zal dhr Terreyn te Gent hiernavolgende propagandalessen voor visverbruik geven:

7 mei: Gemeenteschool Lede- berg.

7 mei: Grote voordracht om 20.30 u. te Gentbrugge.

12 mei: Propaganda-avond te Gent met bespreking over een reis naar de mossel- en oesterputten in Holland. (2e reis).

14 mei: Handels en Taalinstituut te Gent.

28 mei: Gemeenteschool te Sint. Amandsberg.

## Engelse verbalgenheid op Schipper A. Craeynest

Onder de titel: DE BELGISCHE STROPER MISBRUIKT DE GAST- VRIJHEID, wijdt het Engels blad: «Fishing News» een heel boos arti- kel aan de schipper van de N.820 «Wilhelmina».

Het artikel luidt als volgt: Officiële stappen werden gedaan bij de Belgische overheid betreffen- de de houding van de schipper van het Belgische vaartuig «Wilhelmi- na», welke aangehouden werd voor «stropen» in Rye Bay en opgelegd werd naar Newhaven te varen. De schipper brak de internationale re- gelen door het «mishandelen» van de bewaker welke verplicht werd op een lichtschip over te springen.

De houding van deze schipper werd volmondig veroordeeld door de Belgische maritieme overheid en deze zaak zal een staartje krijgen ter gelegenheid van komende mari-

tieme onderhandelingen tussen de zeevarende landen betreffende de navolging van de visserijwetten in en rond de Noordzee.

Wat het incident nog meer weer- zinwekkend maakt is het feit dat de betrokken persoon gedurende de laatste oorlog verscheidene jaren ingelijfd was in de Britse Navy en aldus de Engelse traditie van wet en orde ingeademd heeft. Boven- dien was hij een regelmatig bezoeker van vrienden in Sussex. Zijn houding heeft hem thans meege- bracht dat dergelijke bezoeken voortaan zullen onmogelijk zijn en dat hijzelf in de toekomst niet meer welkom zal zijn nog op Engels ter- ritoriaal gebied, land of water.

Tot daar het bericht van de «Fishing News»

De Engelsen nemen de belediging aan hun vlag gedaan zeer ernstig op!

## HOOGWATER TE OOSTENDE

|        | MEI   |       |    |    |
|--------|-------|-------|----|----|
| 4 vrij | 07.58 | 01.56 | 41 | 11 |
|        | 20.26 | 14.29 | 39 | 13 |
| 5 za   | 09.09 | 03.10 | 42 | 12 |
|        | 21.34 | 15.39 | 40 | 13 |
| 6 zo   | 10.11 | 04.15 | 43 | 11 |
|        | 22.29 | 16.42 | 42 | 12 |
| 7 ma   | 11.02 | 05.12 | 44 | 10 |
|        | 23.13 | 17.30 | 44 | 10 |
| 8 di   | 11.43 | 05.56 | 46 | 8  |
|        | 23.51 | 18.11 | 46 | 8  |
| 9 wo   | —     | 06.33 | —  | 6  |
|        | 12.21 | 18.50 | 47 | 6  |
| 10 do  | 00.28 | 07.12 | 48 | 5  |
|        | 12.57 | 19.29 | 48 | 5  |

## DUBBELE LEVENSDUUR VOOR STALEN KABELS

De bekende kogellagerfabriek in Zweden, SKF, heeft proeven ge- daan, welke meer dan tien jaar ge- duurd hebben. Deze proefnemingen hebben uitgewezen dat takels en rollen voorzien van kogellagers minder sleet veroorzaken op stalen kabels en ketens van treilers en andere vissersvaartuigen, dan takels en rollen die op gewone kus- senblokken gemonteerd zijn.

Ook de levensduur van de takels en rollen zelf, met kogellagers uit- gerust, is veel langer dan de ge- wone takels en rollen.

Het is algemeen gekend dat ge- wone takels licht neiging vertonen om vast te lopen, niettegenstaande herhaalde smeringen. Kabels en ketens glijden dan in plaats van de blokken gemakkelijk mee te draaien. Dit glijden is oorzaak van de sleet. De proeven der S.K.F.- fabrieken hebben aangetoond dat het gebruik van kogellagers de aangewezen oplossing geeft. Om die reden heeft de maatschappij kortelings de fabricatie aangevat van een zeker aantal types van rollen zoals: rollen voor visgalgen, dektakels, glijblokken voor de stuurinrichting, kabelgeleiders voor vislieren, enz... Deze produkten zijn in speciaal gietijzer vervaardigd en geven een zeer grote weer- stand aan sleet.

## OVERBELASTE DIESELMOTOREN

De tegenwoordige neiging in de scheepsbouw om schepen te ma- ken waarvan de tonnemaat steeds groter is — vooral voor wat be- treft de tankboten — brengt nood- zakelijk mee dat de aandrijvings- motoren steeds sterker moeten worden.

Twee types aandrijving worden thans vooral gebruikt voor han- delsvaartuigen van grote tonne- maat: dieselmotoren en stoomtur- bines. Stoomturbines laten gemak- kelijk toe zeer hoge krachten te ontwikkelen. De dieselmotor heeft echter een zeker plafond welke moeilijk te overschrijden is.

Hiermede rekening gehouden, kwam men tot de gedachte de die- selmotoren te overlasten en dit met het doel het plafond van de motor- kracht te verhogen.

De Zweedse maatschappij: Gö- taverken AB te Gothenburg, welke dieselmotoren bouwt naar eigen ontwerpen en brevetten, hebben de proeven beëindigd met een twee- cylinder — overbelaste — diesel- motor. Deze proeven hebben twee jaar geduurd. De boring van deze motor is 680 mm en de zuigerslag: 1.500 mm. De uitslagen welke beko- men werden zijn zeer bemoedigend, inderdaad, de motorkracht nam met 35 t.h. toe, wat overeenstemt met een gemiddelde druk van 8,8 kgr per vierkante cm. Het brand- stofverbruik was lager dan 160 gr per P.K./uur voor loop op halve kracht, het verbruik was nog lager bij groter krachtontwikkeling.

Deze uitslagen worden nu door de fabrieken te baat genomen om een verhoogde kracht per cylinder te bereiken voor alle motoren welke op het bouwprogramma voorkomen. De maximum kracht welke per cylinder ontwikkeld wordt zal nu bedragen: 1.250 P.K., zodat een dieselmotor met 10 cilin- ders een effectieve kracht zal ont- wikkelen van eventjes 12.500 P.K.

De bouw van overbelaste moto- ren betekent echter geenszins dat de Götaverken in de toekomst slechts dieselschepen zullen bou- wen. In samenwerking met de maatschappij AB de Lavals Ang- turbin, worden eveneens koop- vaardijsschepen met stoomturbines uitgerust gebouwd.

# Nieuws uit Ymuiden en Nederland

## POLITIEKRUISER BEZOEKT IJMUIDEN

Van 22 tot 24 september van dit jaar zal de Franse oceaanijsjnenverger «Ailette» een bezoek brengen aan IJmuiden. Het schip, dat 710 T. meet en een bemanning heeft van 4 officieren en 75 schepelingen, staat onder kommando van kapitein luitenant ter zee Pares. De mijnenverger doet dienst als visserij politiekruiser van de Franse marine.

## BERISPING VOOR SCHIPPER HD.184

De schipper van de Helderse kotter HD.184 «De vrouw Lena», die bij laag water de Scheveningse haven uitvoert op 1 februari van dit jaar en waarbij het schip verloren ging toen het op het Zuiderhoofd verdaagde, is overeenkomstig het voorstel van de hoofdinspecteur voor de scheepvaart, door de Raad voor de Scheepvaart gestraft met een berisping. De man leed al een strop van duizenden gulden.

De schipper W.L.G. was in die dagen op weg van Den Helder naar de haringvisserij bij Breskens. Het schepje voer tezamen met de HD.74, welk schip Scheveningen moest aanlopen voor een reparatie aan het echolood. De HD.184 ging mee naar binnen.

Op 1 februari voeren beide schepen weer naar zee. Het was eb, waarbij beide schepen 2,20 meter diep staken, terwijl op de semafoor als waterstand 1,60 meter was aangegeven.

Daarom alleen al achtte de hoofdinspecteur het onverantwoord om de Scheveningse haven te verlaten.

Schipper G. deelde ter zitting mee, dat een Scheveninger hem verteld heeft, dat hij kon uitvaren, mits hij het midden van de vaargeul tussen de pieren hield. Dat heeft hij met de HD.184 ook gedaan, maar een havenknecht van Scheveningen vertelde dat de HD.184 te veel aan de zuidelijke kant van het vaarwater voer.

De HD.74 kwam goed naar buiten, maar de HD.184 werd door de stroom gepakt en sloeg wrak tegen de Zuidpier. Voor de schipper betekende dit een schadepost van f. 35.000. Schipper en beide matrozen werden door de reddingboot van Scheveningen van boord gehaald. De hoofdinspecteur kwam tot zijn advies en zei daarbij ondermeer, dat de economische gevolgen van deze ramp voor G. van desastreus aard zijn geweest. «Hij is niet gediplomeerd en kan geen andere straf krijgen dan een berisping, maar die heeft hij dan ook ten volle verdiend», aldus de hoofdinspecteur. «Zijn beleid is onjuist geweest, hij heeft een nautische fout gemaakt».

## N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en

HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

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

## RUSSEN BEZOCHTEN IJMUIDENS HAVEN

Het gezelschap Russische toeristen, dat voor de eerste maal sinds de tweede wereldoorlog een bezoek aan Nederland brengt, heeft op deze reis ook IJmuiden aangedaan. Met zijn negentien deden ze het haven- en sluisengebied en uiteraard werd daarbij enige aandacht besteed aan de visserijhaven. Het vissersmonument op de kop van de haven werd bezichtigd, maar voor een haring — zo bij het staartje — voelden zij niets.

## BESLISSING OVER HAVEN SCHEVENINGEN, AANSTAANDE

In de Memorie van Antwoord heeft de minister van Verkeer en Waterstaat megedeeld aan de Tweede Kamer, dat het onderzoek inzake de aanleg van een haven te Katwijk nog niet in een zodanig stadium verkeert, dat hieromtrent thans een standpunt kan worden bepaald.

Het onderzoek naar de vraag of al dan niet zal dienen te worden besloten tot aanleg van een nieuwe buitenhaven te Scheveningen is zo ver gevorderd dat de minister vertrouwt hieromtrent binnen zeer korte tijd een beslissing te kunnen nemen.

## TWEDE KAMER AKKOORD MET PRODUCTSCHAP

De Tweede Kamer heeft vorige week dinsdag het wetsontwerp tot instelling van een Produktschap voor Vis en Visprodukten goedgekeurd. Dit wetsontwerp heeft betrekking op de instelling van een produktschap voor ondernemingen, waarin de visserij wordt uitgeoefend, vis wordt bewerkt of verwerkt, dan wel de handel in vis of visprodukten wordt uitgeoefend. Tevens besloot de Kamer tot opheffing van het Bedrijfschap voor Visserijprodukten. De CPN fractie (communistic) kreeg aantekening dat zij geacht wilde worden te hebben tegengesteld.

## CURACAO BEGIN MEI TE WATER

De nieuwe trawler «Curacao», die bestemd is voor de nieuwe rederij «IJszee» te IJmuiden zal begin mei worden te water gelaten bij de werf «De Dageraad» te Woubrugge. De «Curacao» stamt uit de klasse van de «Medan» en «Batavia», maar wordt iets langer. Het schip zal nl. gebruikt kunnen worden voor de IJslandvisserij.

De trawler heeft als afmetingen 49,50 x 7 x 3,30 meter en bezit een 600 pk. Industriemotor. De inhoud van het visruim is 2.000 kisten groot en er zal akkommodatie zijn voor dertien personen.

Na de tewaterlating zal de kiel worden gelegd voor een zusterschip van de KW.122. Dit vaartuig is bestemd voor de rederij Kennemerland te Katwijk. De KW.122 is eigendom van de rederij A. Ouweland te Katwijk.

## WILLEM BEUKELSZ NAAR VLAARDINGEN

Tal van schepen, die nauw betrokken zijn bij het visserijbedrijf en ook vele officiële personen zullen op Vlaggetjesdag — zaterdag 19 mei — een bezoek aan Vlaardingen brengen. De feestelijkheden zijn nl. dit jaar in deze stad gekoncentreerd.

De genodigden worden zaterdagmiddag om half drie op het Vlaardingse raadhuis ontvangen. Om half vier wordt aan boord van de logger VL.97 «Prinses Juliana» de bedrijfschapswimpel geheesen door de voorzitter directeur van het Bedrijfschap voor Visserijprodukten, drs. D.J. van Dijk.

Hoog bezoek volgt er, want het Nederlands visserijonderzoeksvaartuig «Willem Beukelsz.» de Vlaardingse haven binnenkomt. Aan boord zal zich namelijk Willem Beukelsz. de uitvinder van het haringkaken bevinden. Hij zal met z'n gevolg aan de Koningin Wilhelminahaven worden ontvangen en vervolgens zal Willem Beukelsz. in de omgeving van de logger VL.97 een toespraak houden.

Wanneer de uitvinder zich heeft teruggetrokken wordt de Vlaardingse loggersvloot bemand met de schooljeugd uit de omgeving. Leerlingen van de hoogste klassen der lagere scholen maken een vaartocht op de Nieuwe Rotterdamse Waterweg mee en in deze reeks van schepen zullen voorts meevaren het hospitaalschip «De Hoop», het visserijonderzoekschip «Willem Beukelsz.» H.M. politie kruiser «Fret» brengt in die dagen een officieel bezoek aan Vlaardingen.

's Avonds wordt er in Vlaardingen gemusiceerd door een gezelschap bestaande uit vissers, kuipers en haringpakkers in de originele klederdracht. De vissersvloot zal zijn gepavoiseerd en 's avonds zal de voor de wal liggende vloot gepavoiseerd zijn.

## HOGE RAAD STELT VEM IN GELIJK

De Hoge Raad heeft dinsdag arrest gewezen in de maaswijdtezaak van de N.V. Visserij Onderneming DE VEM te IJmuiden. Het beroep in cassatie van de procureur generaal van het gerechtshof te Amsterdam tegen het vonnis van het gerechtshof, waarbij de VEM werd ontslagen van rechtsvervolgning, werd verworpen. De VEM werd derhalve in deze maaswijdtezaak in hoogste instantie in het gelijk gesteld.

Tot een hoge geldboete was de VEM in eerste instantie voor de politierechter te Haarlem veroordeeld, aangezien enige trawlers van deze vernootschap zouden hebben gevist met netten met een geringere dan de wettelijke toelaatbare minimum maaswijdte. Op grond van de wet op de minimum maaswijdte bedraagt deze 7,5 cm. Voor de haringvisserij geldt deze maaswijdte echter niet en vandaar dat door de rederij werd aangevoerd, dat bij vangst onvermijdelijk is wanneer de netten voor makreel- en haringvisserij worden gebruikt. In hoger beroep ontsloeg het gerechtshof te Amsterdam de VEM van rechtsvervolgning. Tegen dit vonnis kwam de procureur generaal in cassatie bij de Hoge Raad konkludeerde eind april tot verwerping van dit beroep. Deze konklusie werd door de Hoge Raad bevestigd.

## Brief uit Yerseke

Nr 591

YERSEKE 28-4-'56

### RONDOM HET KWEKERSBEDRIJF

Vanzelfsprekend is er, nu de laatste jaren de mosselkwekerij zulke gunstige resultaten geeft, veel animo om tot dit bedrijf te worden toegelaten. De bevoegde of de betrokken instanties evenwel zagen liever minder dan wel meer kwekers. Ook de kwekers zelf waren zoals vanzelf spreekt ook niet bijster gesteld op uitbreiding van het korps. Zodat het tot voor enige jaren uitgesloten was, dat iemand die uit het bedrijf ging, er niet meer terug kon inkomen. Verscheidenen die in de slechte jaren welke de goede voorafgingen, hun bedrijf overdeden wilden later er wel weer terug in. Maar zoals gezegd dat ging niet. Hierin nu kwam ongeveer drie jaar geleden verandering. De minister was van oordeel dat de mosselkwekerij geen gesloten bedrijf behoorde te zijn. Het gevolg hiervan was een nieuwe verordening die het onder bepaalde omstandigheden mogelijk moest maken om te worden toegelaten als kweker. Zo kwam onder meer te vervallen de bepaling dat iemand als hij zijn bedrijf overdeed moest tekenen nooit geen rechten of aanspraken meer zou kunnen of mogen maken om weer kweker worden. Verder moest aan de voorwaarde worden voldaan drie achtereenvolgende seizoenen in de mosselkwekerij werkzaam te zijn geweest. Of nu niemand de kans zag

die hier geboden werd, weten we niet. In ieder geval kwamen van de velen die in aanmerking kwamen geen aanvragen binnen. Wel deed iemand die pas zijn bedrijf had overgedaan, een poging en... met succes. Het bedrijf evenwel beducht wellicht voor te grote toeloop, werkte zo slecht mee dat een advocaat werd te hulp geroepen. 't Geval werd tot op 't hoogste niveau behandeld met als gevolg, dat 't Bedrijfschap gedwongen werd direct de aanvrager als kweker toe te laten. Een flinke terechtwijzing over het stelselmatig tegenwerken van de aanvrager werd mede uitgedeld. Maar nu 't bekend werd, dat genoemde aanvrager was toegelaten, was Leiden in last. Dat men nu meer z'n ergernis toont tegenover de gelukkige aanvrager, is niet sportief. Men mag het hem toch niet ten euvel duiden, dat hij de kansen die hij meende te zien in de nieuwe verordening, benutte en zijn doel bereikte. Beter ware het geweest, indien anderen die er ook zouden zijn gekomen, zichzelf beschuldigen van slecht inzicht of van slapheid. Wat er van zij : de nieuwe kweker heeft weer grond in de Waddenzee en gaat deze week evenals de anderen trachten zijn perceel bezaaid te krijgen. We zijn benieuwd hoe een nieuwe verordening die op komst schijnt, er uit zal zien. Het bedrijf heeft nog niet bewezen netten te kunnen breien zonder te grote mazen.

# Wereldvisserijnieuws

## DE TONIJVISSERIJ OP SAMOA

De tonijnvisserij op de eilanden-groep Samoa (Amerikaans gedeelte) begint een bepaalde uitbreiding te nemen. De conservenfabriek welke men aldaar opgericht heeft kon tijdens het fiskale jaar 1954-1955 66.160 kisten tonijnkonserven en 3.319 zakken vismeel voortbrengen, dit tegenover 8.176 kisten en 456 zakken tijdens de periode 1953-54.

## OPZOEKINGSCHIP VOOR STUDIE DER «RADAR ECHO- SOUNDERS»

De grote Engelse firma «Kelvin and Hughes Ltd.» laat een nieuw opzoekingschip bouwen, die zal gebezigd worden voor de studie en de vervollediging van de verschillende zeevaartinstrumenten; in 't bijzonder: de «radar echo-sounders» (radar dieplood). Dit schip heeft een lengte van 22 m, en is voorzien van een tonneemaat van 75 ton. Het draagt tevens de kenmerken van een half-diepzetteriler. Het visruim zal echter ingericht worden als slaapvertrek en laboratorium.

## VIS ONDERGAAT GEEN INVLOED VAN DE ELEKTRISCHE STROOM

Men weet dat de elektrische visserij thans getreden is in het domein der mogelijkheden. In 't begin vertoonden de Amerikaanse biologen een zekere onrust voor dit procedé. Er bestond een grote onzekerheid wanneer vis gevangen door middel van de elektrische stroom zou gesteriliseerd worden. Een proef hieromtrent werd toegepast op een baars. Men heeft deze vissoort onderworpen aan een stroom van 230 volt en een electrodensysteem in aluminium. Acht specimen van 25 à 35 cm. helemaal beroofd van enig verzet werden achteraf in een broeikas geplaatst. Deze acht baarzen door de elektrische stroom inactief gemaakt kregen langzamerhand hun gewone toestand terug en werden niet gekenmerkt door deze voor-spelde ongunstige invloed.

Na een jaar werd de broeikas onderzocht, men vond benevens deze acht baarzen, 4266 stuks visbroed van 5 à 30 cm lengte. De grote baarzen hadden een afmeting van 30 tot 38 cm. bereikt. Deze studie zal in de toekomst dan ook toegepast worden op andere vissoorten.

## JAPANESE ZALMKAMPAGNE IN 1955

De Japanse zalmkampagne bestaat uit een grote onderneming in de Noord-Atlantische wateren in 't bijzonder het gebied der Aleoeten eilanden. Voor deze nijverheid worden niet alleen fabrieksschepen aangewend maar tevens een groot aantal visbakken.

In 1955 werden er 14 fabrieksschepen gebruikt (voor 7 in 1954) waarvan er 12 hun operatieveld hadden in de buurt van de Aleoeteneilanden en 2 in de Okhotskzee. De vissen heden bedroegen 334 in getal. De vangstperiode duurde van half-mei tot 24 augustus. Er werden in totaal

64.040.245 zalmen gevangen, hetgeen bijna overeenstemt met het vooroorlogs rekord.

Naderhand stelde men zich echter de vraag of deze massale vangsten geen overbevissing te weeg zal brengen.

Benevens deze vloot bezitten de Japanezen nog een zalmindustrie in het noorden van Hokkaido.

## Berichten aan Zeevarenden

### BELGIE

#### 9-45(T) — Noordzee — S-sektor Schiotoefeningen op zee

Op 10 mei 1956 zullen schietoefeningen gehouden worden door eenheden van het «Zeekorps» van 1400 tot 1600 (plaatselijke tijd).

Deze oefeningen zullen gehouden worden binnen de zone bepaald door de volgende punten, zoals vermeld in B.a.Z. 1/11(T)-1956:

1. 51°21'00"N 2°05'00"E punt A
  2. 51°21'00"N 2°13'00"E punt B
  3. 51°22'00"N 2°19'00"E punt C
  4. 51°28'00"N 2°19'00"E punt D
  5. 51°29'15"N 2°05'00"E punt E
- De schikkingen van B.a.Z. 1/11(T)-1956 zijn van kracht.

### NEDERLAND

#### 9-46(I) — Zeegat van Vlissingen Oostgat — Wraklichtboei

Positie wrak: ong. 51°37'10"N 3°22'6"E.

1. — In verband met opruimingswerkzaamheden is op 250 m 250' van het wrak tijdelijk gelegd een groene wraklichtboei met Westopteken, tonende een groen topschitterlicht, elke 10 sec., een groep van 2 schitteringen.

2. — Op het aanwezig zijn van de 4 rode meerboeitjes, vermeld in onderstaand B.a.Z., mag niet worden gerekend.

Zie Belgische kaart «Vlaamse Banken».

#### 9-47(T) — Wielingen Be-N Nieuwe Sluis — Lichtboeien

Positie: ong. 51°25'00"N 3°30'00"E. In verband met kabelwerkzaamheden zijn in bovenstaande positie de beide BWVS lichtboeien «GG» opgenomen; zij worden binnenkort herlegd in nader bekend te maken posities.

Ter plaatse zijn tijdelijk gelegd twee onverlichte meerboeien, waarvan de noordelijkste, gelegen op 51°24'58"N 3°30'06"E, wordt gedekt door een groene lichtboei, tonende een groen groepschitterlicht, elke 15 sec. een groep van 3 schitteringen.

Het is verboden tussen deze lichtboei en de wal door te varen.

Zie Belgische kaart «Vlaamse Banken» en «Schelde».

#### 9-49(T) — Westerschelde Appelzak — Tonnen gelegd

Positie: ong. 51°23'N 4°14'E.

In de Appelzak zijn, ten behoeve van bagger-onderslossers, tijdelijk gelegd 5 blauwe tonnetjes, gemerkt «B».

Zie Belg. kaart «Schelde».

# Regelen van de markt

Marktregeling is een woord dat in de laatste weken herhaaldelijk is genoemd geweest. De handel verwijft de reder — en soms wel terecht — dat er niet de minste regeling bestaat om de visaanvoer te verzekeren.

Er bestaat over 't algemeen weinig overleg bij de reders, men vaart meer op geveel dan op berekening, en het gebeurt wel meer dan eens dat een of meerdere schepen onverwacht op de markt komen en een overrompeling teweegbrengen. Er zijn weken dat er wel meer vis zou mogen zijn en er zijn er dat er merklijk vis te veel is.

De kopers klagen dat ze zeer moeilijk op de markt kunnen rekenen. Het is om deze reden onder andere dat ze bij voorkeur in het buitenland bestellen, opdat ze zeker zijn te zullen krijgen wat ze bestellen en nodig hebben. De bestellingen in het buitenland gebeuren reeds de vrijdagmorgen, als de aanvoerverwachtingen gekend zijn. Er zijn ernstige handelaars die wachten op de Belgische marktvooruitzichten vooraleer te bestellen in het buitenland. Er zijn andere die maar op goed valle 't uit in het buitenland bestellen en dan hun zaken doen vooraleer de Belgische vis verkocht wordt.

Hoe dikwijls, door de schuld van onjuiste verwachtingopgaven komen de kopers niet verkeerd uit? Hebben de nalatige reders er dan geen schuld aan als de eigen kopers zich van de eigen — onzekere — markt afkeren?

Hoe dikwijls hebben wij al niet gehamerd op 't nauwkeurig en regelmatig opgeven van de aanvoerverwachtingen? We doen het voor de zoveelste keer en hopen dat er eindelijk gehoor zal komen bij iedereen.

Dan wordt er over 't algemeen door de kopers geklaagd over de kwaliteit van de vis, en dan hebben ze het in de eerste plaats op de schepen die te lange reizen doen, de overblijvers.

Overblijven is altijd oneconomisch en in vele gevallen oorzaak geweest van marktbederf. Er moet niet veel slechte vis op de markt zijn om spekuleren en prijsbraderen bij te kopers toe te laten. Ook bij hen is er wel wat te verbeteren, maar geven wij hen in de eerste plaats geen gelegenheid om ongunstige zaken te doen.

Overblijven is echter niet altijd een kwestie van slechte wil, maar kan het gevolg zijn van een kleine tegenslag op zee, waardoor 't schip niet meer de normale marktdagen

kan halen en, liever dan op een slechte donderdag of een wisselvallige zaterdag te markten, blijft vissen om de volgende maandag op de markt te komen.

Moesten donderdag en zaterdag ook geregelde marktdagen kunnen worden, zouden er zeker veel minder achterblijvers zijn voor de volgende week. Dit is vooral in de zomer wenselijk, wanneer het warmer begint te worden en elke dag minder verse vis, minder kwaliteit geeft.

Dit zijn heel zeker wel een paar punten die in gemeenschappelijk overleg tussen reders en handelaars kunnen opgelost worden.

## QUATERTEMPER- DAGEN IN HET VOORUITZICHT

Aeders en schippers, houdt u goed rekening mede dat er binnenkort, op 23, 25 en 26 mei quatertempdagen in het vooruitzicht zijn en er tijdens deze week meer vis mag aangevoerd worden. Regel nu uw vaart om binnen te lopen. Vergeet vooral niet uw schip met gebeurlijke vangst, visgrond en verkoopdag tijdig aan te kondigen.

## INTERNATIONALE VISSERIJJAARBEURS TE KOPENHAGEN

De eerste tentoonstelling van IJslands visserijmateriaal in Denemarken zal geschieden ter gelegenheid van de «Internationale Visserijjaarbeurs» welke van 18 tot 27 mei doorgaat te Kopenhagen. Een collectieve stand zal door IJsland opgericht worden.

Een speciale jaarbeurscommissie van IJsland heeft deze deelname van IJslandse visserijproducten mogelijk gemaakt, de exportproducten zullen bestaan uit gedroogde en bevroren vis, vismeel, kabeljauwleverolie, garnaal en kaviaar.

Ook de IJslandse conservenfabrieken zullen officieel deelnemen aan de tentoonstelling. Een speciale inlichtingsdienst zal de duizenden bezoekers in de mogelijkheid stellen volledige details te krijgen over de IJslandse uitvoermogelijkheden.

## 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.

# INVOERSTATISTIEK FEBRUARI 1955 - 1956

| Landen van herkomst | Haring         |                | Gewicht in kilogram |                               |               |                           |               | Waarde in Frank |               |               |           |               |                   |                   |
|---------------------|----------------|----------------|---------------------|-------------------------------|---------------|---------------------------|---------------|-----------------|---------------|---------------|-----------|---------------|-------------------|-------------------|
|                     |                |                | Boven 40 cm.        | Andere zeevis<br>Onder 40 cm. | Sprot         | Makreel voor<br>Conserven | Vis bt. Cont. |                 |               |               |           |               |                   |                   |
| Nederland (1)       | 87.075         | 102.415        | 297.395             | 194.219                       | —             | —                         | —             | —               | —             | 6.851.018     | 7.363.355 |               |                   |                   |
| Denemarken (2)      | —              | —              | 61.354              | 78.443                        | —             | —                         | —             | —               | 18.880        | 998.255       | 1.405.770 |               |                   |                   |
| Noorwegen (3)       | 162.700        | 419.400        | 128.401             | 143.364                       | —             | —                         | —             | —               | 15.000        | 2.705.278     | 3.867.168 |               |                   |                   |
| Zweden (4)          | —              | —              | 2.190               | 2.146                         | —             | —                         | —             | —               | —             | 35.520        | 29.660    |               |                   |                   |
| Engeland (5)        | —              | —              | 115.602             | 57.832                        | —             | —                         | —             | —               | —             | 2.555.293     | 1.182.559 |               |                   |                   |
| Frankrijk (6)       | —              | —              | 47.611              | 2.471                         | —             | —                         | —             | —               | —             | 517.748       | 372.054   |               |                   |                   |
| West-Duitsland (7)  | —              | 2.500          | —                   | 236.305                       | 72.731        | 112.783                   | —             | 65.470          | —             | —             | 4.017.125 |               |                   |                   |
| <b>Totaal</b>       | <b>249.775</b> | <b>524.315</b> | <b>652.463</b>      | <b>714.780</b>                | <b>72.731</b> | <b>112.783</b>            | <b>—</b>      | <b>65.470</b>   | <b>31.137</b> | <b>54.624</b> | <b>—</b>  | <b>33.880</b> | <b>13.663.112</b> | <b>18.237.691</b> |

| WAARVAN                    | Gewicht |         | Waarde    |           | Gemiddelde prijs |       |
|----------------------------|---------|---------|-----------|-----------|------------------|-------|
|                            |         |         |           |           |                  |       |
| (1) Kabeljauw              |         |         |           |           |                  |       |
| Haring                     | 163.270 | 127.960 | 2.503.785 | 1.967.881 | 15.33            | 15.37 |
| Schelvis                   | 87.075  | 102.415 | 576.816   | 646.644   | 6.62             | 6.31  |
| Tarbot                     | 18.541  | 23.711  | 250.539   | 243.068   | 13.51            | 10.25 |
| Wijting                    | 22.085  | 19.285  | 571.778   | 521.258   | 25.88            | 27.02 |
| Vleet                      | —       | 12.450  | —         | 52.600    | —                | 4.22  |
| Rog                        | 8.683   | 4.008   | 139.251   | 60.172    | 16.03            | 15.01 |
| Staart                     | 4.553   | 2.260   | 59.777    | 27.747    | 13.12            | 12.27 |
| Rokerijvis                 | —       | 1.402   | —         | 32.027    | —                | 22.84 |
| Koolvis                    | 72.395  | —       | 278.850   | —         | 3.85             | —     |
| Heilbot                    | 2.191   | 1.221   | 21.383    | 14.854    | 9.75             | 12.16 |
| Haai                       | 2.313   | —       | 87.058    | —         | 37.63            | —     |
| Makreel voor Conserven     | 1.475   | —       | 31.800    | —         | 21.55            | —     |
| Onder 40 cm.               | 1.175   | 13.600  | 10.870    | 93.536    | 9.25             | 6.87  |
| Tong                       | 71.598  | 99.960  | 2.259.604 | 3.523.391 | 31.55            | 35.24 |
| Wijting                    | —       | 6.261   | —         | 93.536    | —                | 6.87  |
| Schol                      | —       | 5.498   | —         | 63.429    | —                | 11.53 |
| (2) Kabeljauw              | 43.223  | 66.654  | 684.232   | 1.001.284 | 15.83            | 15.02 |
| Vis bt. Cont.              | —       | 18.880  | —         | 186.300   | —                | 9.86  |
| Vleet                      | 9.400   | 7.461   | 206.485   | 155.095   | 21.96            | 20.78 |
| Schelvis                   | 3.866   | 4.286   | 58.673    | 61.844    | 15.17            | 14.42 |
| Rokerijvis                 | 4.855   | —       | 48.550    | —         | 10.00            | —     |
| (3) Haring                 | 162.700 | 419.400 | 1.133.540 | 1.910.670 | 6.96             | 4.55  |
| Zeepaling                  | 83.882  | 66.729  | 985.623   | 744.005   | 11.75            | 11.14 |
| Kabeljauw                  | 22.274  | 54.842  | 288.427   | 642.729   | 12.94            | 11.71 |
| Schelvis                   | 18.003  | 20.418  | 213.753   | 232.483   | 11.87            | 11.38 |
| Vis bt. Cont.              | 3.500   | 15.000  | 63.200    | 317.700   | 18.05            | 21.18 |
| (4) Vleet                  | 2.110   | 2.146   | 34.840    | 29.660    | 16.51            | 13.82 |
| (5) Kabeljauw              | 18.190  | 30.282  | 335.319   | 545.542   | 18.43            | 18.01 |
| Zeebrasem                  | 79.032  | 10.500  | 1.730.181 | 185.638   | 21.89            | 16.67 |
| Tarbot                     | 8.049   | 7.560   | 237.492   | 261.998   | 29.50            | 34.65 |
| Vleet                      | 6.840   | 2.999   | 170.004   | 56.100    | 24.85            | 18.70 |
| Staart                     | 1.403   | 2.734   | 39.387    | 62.230    | 28.07            | 22.76 |
| Heilbot                    | —       | 2.943   | —         | 54.611    | —                | 18.55 |
| Rokerijvis                 | 1.600   | —       | 35.200    | —         | 22.00            | —     |
| (6) Makreel voor conserven | 29.962  | 41.024  | 269.658   | 342.799   | 9.00             | 8.35  |
| Wijting                    | 16.150  | —       | 58.970    | —         | 3.65             | —     |
| Makreel                    | 10.394  | 2.337   | 93.546    | 19.703    | 9.00             | 8.43  |
| Rokerijvis                 | 20.495  | —       | 78.114    | —         | 3.81             | —     |
| (7) Roodbaars              | —       | 189.325 | —         | 2.831.338 | —                | 14.95 |
| Sprot                      | —       | 65.470  | —         | 457.621   | —                | 6.98  |
| Kabeljauw                  | —       | 19.680  | —         | 202.540   | —                | 10.29 |
| Koolvis                    | —       | 18.290  | —         | 482.856   | —                | 26.40 |
| Schelvis                   | —       | 9.010   | —         | 35.270    | —                | 3.91  |
| Haring                     | —       | 2.500   | —         | 7.500     | —                | 3.00  |

«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)

VISHANDELAARS !  
NEEMT EEN  
ABONNEMENT  
OP ONS BLAD !

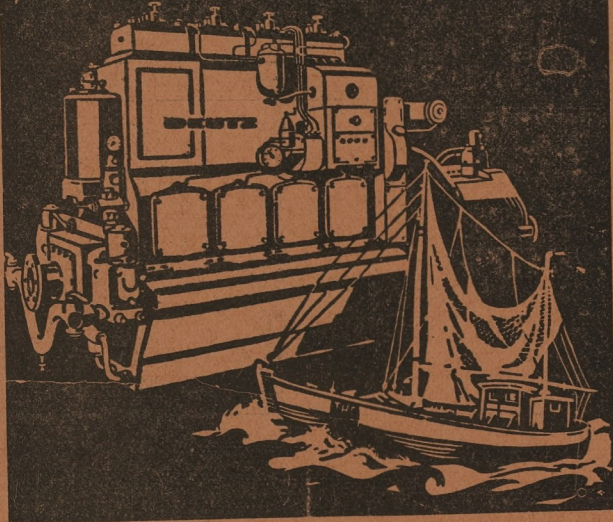
Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van Schepen  
N. V.

**BELIARD-CRIGHTON & C<sup>o</sup>**

(11)

# DEUTZ

## Diesel



### DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

### VALCKE Frères N.V.

### Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

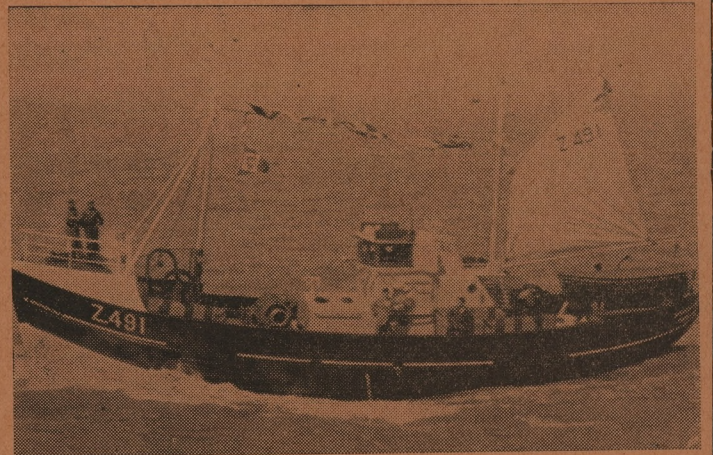
(33V)

# Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHEEPSWERF

## Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

NIEUWE WERFKAAI, 2

p.v.b.a.

OOSTENDE

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 :

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Luik

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

185V



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