



# Het VISSERIJBLAD



Een groepsfoto van de deelnemers aan de eerste Rijnreis van het Verbond der Belgische Zeevisserij. Men ziet hier de lustige reizigers op de trappen van het Kurhaus te Wiesbaden. En ze schijnen er wel het goede humeur in te houden !  
Ondertussen zijn deze reizen zulke successen geworden dat er reeds een derde reis naar de mooie Rijn werd ingelegd. Liefhebbers doen best niet te lang te wachten om zich in te schrijven !



## VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN

Tel. 5459 - 5110

## Adreslijst van Nederlandse Firma's

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel  
Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

GLAS en ZOON

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

(120V)

n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

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

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 5319  
(96)

HAASNOOT'S

SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN

SPECIALITEIT  
IN HUIDVERVEN

2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN  
Tel. : 5323 Privé : 6190

(169V)

KLEINE  
AANKONDIGINGEN

Te Koop

Wegens uitscheiding van be-  
drijf

OVER TE NEMEN

Zeer moderne VISHANDEL  
met Frigotoog en uitstalfrigo  
en moderne instelling - Brood-  
winning verzekerd. Gelegen in  
Handelstraat te Heusden, Lim-  
burg, Koolmijnstreek. - Huis-  
huur : 2.500 frank per maand.  
Schrijv. bureel blad onder 't  
nummer 51993V

TE HUUR : Gemeubeld CA-  
FE «T MANDJE», Francis-  
cusstraat, vroeger «Mande-  
maker Charel Desmedt», met  
groot pakhuis. Z. w. bureel  
blad onder nr 5155V.

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

TE KOOP

uit stock

MOTOR DIESEL

MARIN

luchtafkoeling

« PARSONS »

20 PK, 1500 t/m met  
vermind. 2/1 schroefas-  
lijn, schroef, electr. star-  
ter.

NIEUW, geëxposeerd op de  
Internationale Foor te Brus-  
sel.

Schrijv. bureel blad die door-  
zendt, nr : 5179V.

## «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)

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME  
INTERNATIONALE DE  
TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE

21, H. Baelskaai  
Tel. : 715.70

NIEUWPOORT

18, Hoogstraat  
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE

4, Wandelaarstr.  
Tel. : 541.21

VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN

VERKOOP  
VERHUUR  
ONDERHOUD

S. A. I. T. .... Tot Uw Dienst ..... S. A. I. T.  
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van Schepen  
N. V.

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

(11)

TE KOOP : per okkasie en in goe-  
de staat : 1 winch voor vissers-  
boot ; 1 hulpmotor Claeys 1 cyl. -  
4/6 pk. Zich wenden : Werkhuizen  
SC Industrielle des Pêcheries,  
Slipwaykaai, 2, Oostende.

★  
TE KOOP : Motorvissersvaar-  
tuig van 1946, voorzien van een  
motor Crossley van 1946, Brt 190.  
Geschatte waarde 3.782.000 F. Ver-  
koop prijs 1.800.000 F. Schr. bureel  
blad nr 101.

★  
TE KOOP : Motorvissersvaar-  
tuig in hout, geb. 1943 en her-  
bouwd in 1950, Brt 50, Motor ABC  
van 135 PK van 1946, Geschatte  
waarde 1.270.000 F. Verkoop prijs  
800.000 F. Schrijven bureel blad  
onder nr 104.

★  
TE KOOP : Motorvissersvaar-  
tuig in hout van 1939, Br. T. 75,  
Motor Deutz van 200 pk van 1939.  
Verzekerd 1.650.000 F. Verkoop prijs  
1.200.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaar-  
tuig, in hout, geb. 1949, 80 brt, Mo-  
tor ABC 180 PK van 1950, geschat-  
te waarde 2.300.000 F. Verkoop-  
prijs 1.200.000 F. Schrijven bureel  
blad onder nr 102.

★  
TE KOOP : Motorvissersvaar-  
tuig in hout, verb. in 1948, Brt 80, Mo-  
tor Deutz, 200 PK van 1940, Ge-  
schatte waarde 1.850.000 F. Ver-  
koop prijs 950.000 F. Schrijven bu-  
reel blad onder nr 105.

Voor alle inlichtingen : zich  
wenden bureel blad.

Annuaire connu, spécialisé  
poisson, cherche repésentant  
actif, recherche publicité, ré-  
gions OSTENDE - Commission  
intéressante - ANNUAIRE DE  
LA MAREE : 190 bld Hauss-  
mann - PARIS 8<sup>e</sup>

5203 V

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 : 180 F.  
Zes maanden : 90 F.  
Drie maanden : 40 F.

BUITENLAND (1 jr) : 200 F.  
Holland (1 jaar) : 15 Gulden

## STANDPUNTEN :

# Een nieuwe lente en een nieuw geluid...

**D**e triestige voorzomerdagen van thans geven weinig moed het glansrijke vers van Herman Gorter aan te heffen en nochtans, spijs zonnestaking en slagregen denken we aan dit heerlijk gedicht terug als wij het meinumner van «Onze Viswinkel» open slaan.

Het is nochtans geen nieuw geluid in een «lentenummer», het is een voor de hand liggend feit dat van twee zijden : en van produktie en van handel op dezelfde manier bekeken wordt.

Aanleiding hiertoe : ons artikel van voor enkele weken «Dure garnaal en dure vis» en de «Bock» van de heer Bauwens met de reporter van de Pourquoi Pas.

\*

**H**et was niet onze bedoeling — in het aangehaalde artikel — te veralgemenen. Maar we hebben ons gesteund op enkele vaststaande feiten : cijfers uit een onderzoek in de kuststreek over het verbruik van vis tijdens de eerste Vastenweek 1956.

En feiten zijn nog altijd sterker dan een Lord Mayor !

We hebben niet veralgemeend, maar we hebben ook bepaalde redenen aangehaald van de dure verkoopprijzen welke de handel «verplicht» is te vragen om van het einde van het jaar tot het andere te geraken want, zijn de dagen van de week niet gelijk, de seizoenen volgen elkaar in een even grillig wisselend spel op.

Het is een feit dat, moest de vishandel ertoe kunnen geraken deze winstmarges te verlagen, het visverbruik zou stijgen. Anderzijds zal de handel in staat zijn, zo het visverbruik stijgt, haar winstmarges te verminderen, en normaal te leven.

\*

**D**at zijn eveneens de twee factoren waarop de schrijver van het artikel in «Onze Viswinkel» de nadruk legt :

— de eindeloze kostenrij tussen Oostende en de viswinkel in het binnenland.

— de propaganda voor meer visverbruik.

\*

**W**at de kosten betreft, de opeenstapeling van de verschillende posten is zeker een zware last die uiteindelijk op de verbruiker drukt. Onze — gewraakte — berekening liep niet over die van een viswinkel ver in het binnenland, wel over de vishandel in de onmiddellijke buurt van de kust en die, naar we veronderstellen, zelf haar vis komt kopen in de vismijnen der kust.

Het is aan ons niet een anders rekening te maken. Er zijn redelijke prijzen geweest, er zijn er geweest die zeer onredelijk waren en het gemiddelde lag ver boven het toegelaten coëfficiënt van het ministerie van Economische Zaken.

Daarbij komt dan de verklaring van verschillende ondervraagde personen : moest de vis goedkoper verkocht worden, zouden we wel meer vis eten, zouden we zelfs meer dan eens per week vis eten.

Dit alles in de strook die onmiddellijk aan de kust grenst.

**D**e kostprijzen van de vishandel naar beneden halen, teneinde de verkoopprijzen te drukken is een zaak die rechtstreeks de vishandel aanbelangt, maar waar de rederijen onrechtstreeks ook in geïnteresseerd zijn.

Een voorname faktor hierbij is nog altijd, mijn inziens, de spreiding van het visverbruik over de week, zodat de vishandelaars niet alleen de vrijdag met buitengewone inspanningen te kampen heeft, maar deze over de gehele week kan verdelen.

En hierbij speelt publiciteit een belangrijke rol. De vraag moet opgewekt worden en het overig past zich spoedig aan.

\*

**D**aar zijn we opnieuw op het terrein van de propaganda verzeild. Met bewondering hebben we het bedrag vermeld dat de Engelse reders jaarlijks uitgeven voor propaganda. We kijken op naar het reuzenwerk dat in Nederland verricht wordt, dank zij samenwerking tussen reders, propagandavereniging en vishandel.

Onze propagandavereniging is — we moeten het durven bekenen — een bloedarmoedig beestje. De schuld hiervan ? Niet alleen het ten achter blijven van belangstelling vanwege de geïnteresseerden : reders en handel, maar het ontbreken van initiatieven.

Dan zijn we voor enkele maanden optimistisch gestart met eigen opzetten. Het is een hele geschiedenis, maar de vishandel heeft bitter weinig belangstelling betoond voor alles wat gepland werd : BITTER WEINIG.

\*

**H**et initiatief is in de meeste gevallen van de reders uitgegaan. De enige beroepsvereniging die de propagandavereniging finantiëel steunde, is het Verbond der Belgische Zeevisserij geweest.

Propaganda langs radio en pers (de huidige vis van de week), het jaarlijks mandje sprot aan de Koning, persontvangsten (niet om te spreken over economische moeilijkheden), en tientallen andere initiatieven, alles kwam uit van rederszijde.

Het is nog niet de frank per kilogram, maar deze kan er komen, als er tenminste van overal belangstelling bestaat.

\*

**D**aarom juichen we — spijs zonnestaking en slagregen — om de nieuwe lente en het nieuwe geluid dat we vernamen : hand in hand iets op touw te zetten.

We pleiten al jaren voor een doelmatige visreklame, er werden reeds verscheidene initiatieven voorgelegd aan ALLE kringen, als er vele niet verder kwamen dan de thuisbestelde post, is het te wijten aan gebrek aan belangstelling vanwege de handel.

Daarom nemen wij gaarne de hand aan die de medewerking aanbiedt.

Laat produktie en handel op dit gemeenschappelijke belangpunt elkaar zoeken en — vooral — samenwerken tot hun beider gemeenschappelijk profijt. Slechts op deze manier kan het gaan.

Dan zullen wij met des te meer liefde en enthousiasme een jaarprogramma opstellen !

J. H. K.



## Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Zien verleeden weeke een beetje te rap geloopt met mijn vertelment over de reize van Euphrasie en ikke met 't verbond naar de Rijn. Zoo dat ik moeten weere keeren naar het begin van het begin. Gelijk of dat me gezeid hadden, waeren we een beetje te vroeg aan de deenaar, maar achter een ure of drieje kwam ter algeljik al een beetje volk aan en als me daar allemaale waeren, wasten daar met zijn ronde voeten. Iedereen schoof zijn valieze in de achterbuik van de kar, 'k hebben ik een beetje moeten wringen om hem derin te krijgen, me kroopen op onze plaatsen en me waeren 't op. Rechte naar Heyst achter de reste.

Me zaaten wijnder ferm op ons gemak en tusschen goe volk zodat we een beetje kosten klappen. In Heyst stonden ze der ook allemaale, me verlooren niet te veele geen tijd en me waeren 't op. Rechte naar Brugge en vandaar op de ottostrade naar Brussel. Tijd voor een tukje te doen en voor dat me 't wisten waeren we in Brussel, dwers deur de stad, voorbij de «place du hareng» waar dat me drie jaar geleen kwaamen manifesteeren voor den haaring, een straatje in, de wetsraate zeiden ze, naar de sinkanteneir, de vijvers van 't waater en in 't bos van toetankaamen 'k weeten niet of 't juiste geschreeven is, maar 't trekt ter op). Al de menschen zeiden dat 't daar zoe schoone is, maar 'k hebben kik niet anders gezien dan boomen en nog eens boomen en als we der uit kwaamen zaaten me midden in de serren op zoek achter de leeuw van waaterloo voor prijs, maar de deezen was geloof ik een piente gaan pakken : je was op zijn post niet, 'j had misschien gepeinsd dat me laater gingen zien, oostendsche ure, gelijk of dat me zeggen. Maar je waster neffens, maar van 't daanig kijken naar dien leeuw zaagen 'k de torre niet van de radiejo en 't was een anderen die die prijs getrokken hebt.

En alzoow kwaamen me in Naamen toe, rechtoover de staatie. 't Eerste wat dat ik gingen doen als ze ons loslieten, was die kaffee binnenloopen. Euphrasie riep dat ik me niet zoe moesten haasten, dat ze wel bier genoeg giengen hebben, maar 't was voor dadde niet, 'k hadden al geheel de weg op heete koolen gezeeten omdat ik den ottoabus niet wilden laten stoppen : 't kostte vijf frank en dat is te veele voor zulk een kleine commissche.

Als iedereen verzaaidigd was, gingen me weere verder : bergop en bergaf, tusschen de boomen en langs groote en korte draais. Maar ze hebben ons vaste gehad : in plaatse van 't monument van Bastonje, kreegen me de markt te zien vul met koejebeesten. En weere weg. 'k Moeten zeggen gelijk of dat 't is : 't begoste schoone te worden aan die kanten, maar 't was ook meest deur de bergen. Pakt dadde weg en wat bluift er van oover ? Nieks, geen dem, je kunt zoolw thuisblijven en je geld spaaren.

't Er was een prijs voor den eerste gendarm te zien in Luksem-

burg. Euphrasie had hem seffens in de mot, maar 't was eenen in burger en dat telde niet. Aan de staache in Luksemburg, achter dat me een groote brugge overgereen waeren, kreegen me voor den eerste keer eeten. 't Was tijd, want 'k hadden in Naamen maar zeeven boeterhammen kunnen opeeten, me moesten te rap weg.

Achter eeten, weere verder naar Duitsland op. Me kwaamen in een stad dat ik niet meer kunnen nommeeren en almeteenkeer me stoenden aan de grens. 'k Zeggen teegen de chef, ister een prijs voor den eersten die een Duitsche piente drinkt ? Neen 't zeiten, maar ter is een boete te betaalen voor de deezen die de laatsten op den ottoabus stapt. Me zaaten in een kaffee als ik hoorden roepen. De andere die bij me zaaten zeiden dat ze rap nog een keer naar de koer giengen en ze giengen weg, ik zegden in mijn eigen 'k gaan zeeze nog een stekken aan de toog, want 't is goe bier hier en wie weet hoelange dat ik moeten wachten achter een anderen. Maar die deugnieten waeren wel naar de koer gegaan, maar ze waeren langs achter buiten geschuifeld naar de ottoabus en ik mochten allesten betaalen wat dat ze gedroenken hadden en nog een boete omdat ze op mijn moeten wachten hadden om te vertrekken. 't Is weel besteed, zei Euphrasie, maar ze wist het maar alleene van die boete, anders had ze nog meer gezeid.

Ze hadden beloofd van in Trier nog een keer te stoppen, maar dat was om ons mee te krijgen, zoe slim waeren ze. Eerlijk gezeid, ter was daar veele kapot en veele volk. Ze stopten buiten Trier aan een kafeetje langs de weg en daar hebben we ze seriejeus kunnen kraaken de bottels wijn en de flesschen bier. En als we gelaafd en verlicht waeren, me weere 't op : brugge oover, 't waater langst, deur dorpen waar datter met moeite plaatse was om den ottoabus deure te laten. 't Was een geheel ende.

Gelukkig zaagen me nu en tone een keer een visschersboot waar datter entwadde aan te zien was, anders was 't alsan 't zelfste : bergen en nog een keer bergen : je koster zelfs niet oover kijken wat datter aan den anderen kant lag of je moest der roend rijden en 't is daarmee dat me zooveele tijd verlooren hebben : van alsan roend die bergen te rien. Hadden me rechte deure gereen, me hadden der veele rapper geweest en 't had geen achte geweest als me in Koktem toekwaamen.

Me laagen in een schoon hotel, voor elk een bedde : Euprasie en ikke, 't was ter sjiek. Maar dat kwaamt ook omdat de menschen peinsden dat me wijnder de Miniester, de Burgemeester en de Jef van 't Kabinet meehadden. Zeere gaan eeten en naar 't bal. Me hebben daar gezwierd, Euphrasie en ikke : de deutsche charlestons en andere dansen dat ik niet kunnen, maar als dat zoe geestig is en als je een bottel wijn of drieje binnen hebt, begin je vanzelfs te draaien, zodat je maar van een dingen moeste opletten dat je niet tusschen de taafels en de stoelen terechte kwaam. Iedereen ging uit

## De kabeljauwvisserij in Noorwegen

Jaar in, jaar uit, wordt in Noorwegen op kabeljauw gevestigd: twaalf maanden per jaar wordt kabeljauw aangevoerd. De visplaatsen blijven nochtans nooit dezelfde. Gedurende bepaalde seizoenen bijvoorbeeld, wordt de kabeljauwvisserij druk uitgeoefend in de kustwateren, gedurende andere seizoenen wordt kabeljauw gevangen op de Barentsgronden, de wateren nabij Faroer, IJsland en Groenland.

Sinds het einde van de jongste oorlog, heeft de noorse regering de bouw van grote vissersvaartuigen aangemoedigd. Voor het ogenblik bezit Noorwegen twintig treilers van meer dan 300 ton, het aantal treilers van minder dan 300 ton is zeer belangrijk geworden. Meer dan 500 kleine treilers bezitten een vergunning om te treilen, de meeste maken echter geen gebruik van deze vergunning. De noorse kabeljauwvisserij is vooral een bedrijf dat uitgevoerd wordt met kleine vaartuigen, in de kustwateren, vooral in het hoge noorden.

Tijdens de winter en de lente verzamelen de vissers zich in het noorden van het land om de kabeljauwvangst te beginnen. De belangrijkste campagne is zeker wel deze op de Lofoden : tot 20.000 vissers, met 4.000 vaartuigen nemen aan deze bedrijvigheid deel. Bij deze visserij worden verschillende vangstmethodes gebezigd.

De paaiende kabeljauw, door de noren «skrei» genaamd, komt uit de Barentssee en paait op de Lofoddengronden van het einde van januari af. De vangst op deze grond duurt tot einde april en het hoogtepunt wordt bereikt in maart.

Na het paaien verlaat de kabeljauw de visgrond. Tijdens het visseizoen op de Lofodden, komen de vissers uit alle delen van Noorwegen op de eilandengroep samen. De vangst wordt er zodanig druk uitgeoefend dat een strenge bewaking noodzakelijk is.

Alle mogelijke vaartuigen nemen aan deze visserij deel : van de kleinste open boten van 20 voet tot overdekte vaartuigen van 70 voet lengte. Het meest gebruikte vistuig is de handlijn, doch zinknetten, gekombineerde lijnen en seinenetten worden ook aangewend.

Er is natuurlijk een grote drukte in alle havenplaatsjes van de Lofoddeneilandengroep. Werklieden op het land behandelen en verwerken er de vangsten tot gedroogde en gezout klipvis, gedroogde (niet gezouten) stokvis, bevroren visrepen en verse kabeljauw in ijs. De grootste hoeveelheid van de vangst wordt verwerkt tot stokvis of klipvis.

1956 was een bijzonder vruchtbaar seizoen voor de Lofoddenvisserij, ook de visserij op «skrei» tijdens de maand januari, langs de kust van Finmark, was zeer lofend. De statistieken wijzen aan dat dergelijke rijke vangst slechts overtroffen werd door die van het seizoen 1952.

de weg en me waeren tenden aasem as 't gedaan was met de dans en me naar ons bedde kosten : 't was klop drieje. Maar je gaat maar een keer op vwajaage en 't kanter van af.

En 't naaste weeke vertellen 'k de reste.

De totale kabeljauwvisserij leverde in Noorwegen op voor het jaar eindigende 31-3-50 : 107.000 T.,

hiervan werd gebruikt voor stokvis : 31.500.000 kgr, gezouten werd : 58.500.000 kgr en vers verzonden of diepgevroren : 17.000.000 kgr.

Van deze totale productie leverde de Lofoddenvisserij alleen reeds 60.600 T., waarvan 26.300.000 kgr voor stokvis, 29.300.000 kgr gezouten en ongeveer 5.000.000 kgr vers of diepgevroren.

(Trade News - Canada)

## DE DUITSE GARNALENVANGST

Gedurende het jaar 1955 werden in Duitsland 43.000 ton garnaal aangevoerd, tegenover 33.000 ton in 1954.

Deze aanvoer is de grootste sedert de oorlog. Nochtans nam de garnaalvloot slechts een geringe uitbreiding : 24 vaartuigen. Met een totaal van 674 eenheden is de vloot thans nog kleiner dan in het jaar 1937. Echter moet opgemerkt worden dat de vaartuigen thans uitgerust zijn met zwaardere motoren.

Door de grotere aanvoer stegen eveneens de opbrengsten : 8,1 mill. Mark in 1955 tegenover 6,1 mill. Mark in 1954.

Er mag dan ook aangenomen worden dat, niettegenstaande talrijker reizen en groter onkosten de netto opbrengst van de meeste schepen gestegen is in vergelijking met de voorgaande jaren.

De prijzen bleven gans het jaar door stabiel, dank zij de organisatie van de Kustvisserij, de «Deuko».

## VOOR MEER VEILIGHEID OP ZEE

Het engelse ministerie van vervoer heeft het gebruik van zelfopblazende vlotten verplichtend gemaakt op alle vissersvaartuigen tussen 50 en 145 voet lengte. Engelse kringen vinden deze maatregel zeer prijzenswaardig, vooral omdat tijdens recente zeerampen dergelijke vlotten hun buitengewoon nut hebben bewezen.

Het engelse blad «World Fishing» maakt hierbij nochtans de opmerking : hoeveel onderzoek werd gewijd aan de mogelijkheden tot omkomen door verkeerd gebruik van de vlotten ?

Vissers hebben over 't algemeen allen dezelfde neiging om bepaalde veiligheidsmaatregelen op zee te verwaarlozen. Dat de vislier flink moet werken, is een der voornaamste dingen welke hen interesseert en is, voor schipper en bemanning van meer belang dan de goede toestand van het reddingsmateriaal.

Op kleine eenheden kan het vlot op gelijk welke plaats weggeborgen worden en gedurende zeer lange tijd aan de invloeden van weer en wind blootgesteld staan. Hierbij hebben en vissers en verkopers hun eigen verantwoordelijkheid. Aan de verkoper vooral de nodige instructies te geven voor het bewaren van de vlotten, het onderhoud ervan en het regelmatig nazicht.

Nu men ook in België er ernstig begint aan te denken dergelijk materiaal toe te laten op de vissersvloot, is het van belang deze bedenkingen te maken.

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 16 juni :  
V.B.Z.-zaterdag vismijn te  
Nieuwpoort.

Zaterdag 21 tot dinsdag 14 juli  
3e VBZ-REIS NAAR DE RIJN



SAMEN  
BLIJVEN  
IS  
STERK  
BLIJVEN



**DOKUMENTATIE  
VOOR DE VBZ LEDEN**

Benevens een reeks interessan- te visserijwerken op alle gebied tijdschriften van geheel de wereld over visserij, bezit het V.B.Z.-se- kretariaat een reeks van bijna 3.000 steekkaarten over alle moge- lijke onderwerpen in verband met de visserij : vaartuigen, fabriek- schepen, havens, vistuig, vismetho- des, behandeling en bewaring van vis, enz., enz...

Deze reeks wordt regelmatig aan- gevuld. Dit alles is ter raadpleging van de leden elke namiddag op het V.B.Z.-secretariaat (behalve zater- dagnamiddag).

Reders, maakt hiervan gebruik: deze dokumentatie is voor U !

**Brevetten  
voor koopvaardij  
en zeevisserij**

De volgende brevetten zijn in de loop van de maand mei toegekend Brevet van kapitein ter lange omvaart : Toussaint R.-J.; De Rid- der I.-A.; Schelstraete L.-E.

Brevet van luitenant ter lange omvaart : Dicks M.-J.; Pierloot J.-R.; Demettre M.-E.

Brevet van schipper ter kust- vaart : Vancouillie J.R.

Brevet van stuurman ter kust- vaart : Bokiau Ph.-E.; Devriendt A.-J.

Brevet van machinist voor mo- toren met inwendige branding : Ackein F.-J.; Billiaert J.H.

Brevet van schipper ter visserij: 2e klasse : Van Massenhove J.-A.

**We zijn al weer terug...  
of... de reis van het Verbond  
der reders naar Duitsland !!!**

**Vervolg van vorige week**

Zondagmorgen, nadat iedereen min of meer uitgeslapen was, werd met nieuwe moed vertrokken. De streek werd steeds mooier en plots kwamen we te Koblenz, doorheen de stad naar de vesting Ehren- breitsstein, waar iedereen gelegen- heid geboden werd een tochtje te maken met het kabelspoor om van boven een enig uitzicht te genie- ten. Niet allen dierven de tocht wa- gen, slechts 37 personen op de 51. Wie het deed heeft het zich zeker niet beklagd. Het middagmaal bij Diehl in een prachtig kader, gaf niet volledige voldoening. Maar toen kwam de boottocht.

Velen zullen deze vaart zeker niet vergeten, er kon niet genoeg ge- keken worden naar alle kanten : natuur, kastelen, verkeer, dorpjes, terwijl Miel Danneel de prijs won voor wie de eerste meeuw zag, maar hij had ook zijn verrekijker mee. Velen hadden gelegenheid om de motorkamer van het schip te bezoeken : een modelinrichting die indruk maakte. Na de koffie met gebak aan alle medereizigers aan- geboden, kwamen we te RUDES- HEIM toe. Wegens de drukte was

het de bus onmogelijk ons naar het hotel te brengen, maar we gin- gen de 150 m. te voet dwars door- heen de buitengewoon drukke Drosselgasse met de lustige wijn- kelders en de feestvierders.

Na gelegenheid tot verfrissing werd het avondmaal opgediend in een buitengewoon gezellige atmos- feer en daarna werd tot in de klei- ne uurtjes gedanst, gezongen en gedronken.

Het vroege opstaan maandag- morgen was voor velen een zware bewerking, maar het zou nog in- teressanter worden, immers de da- mes konden de ganse voormiddag winkelen te Wiesbaden en wie wil- de mocht mee om de grote fabriek- ken van OPEL te bezoeken. We waren iets over tijd aan de fabriek omdat we bij vergissing aan poort nr 60 toekwamen en eigenlijk pas aan poort nummer 1, 3 km verder, verwacht werden. En toen kwam de onvergetelijke omgang : mon- tage van auto's aan de lopende band, 26.600 arbeiders, indrukwek- kende getallen : machines van am- per 1.500.000 DM waarde, gebouw dat 320 miljoen DM gekost had, dagelijkse produktie van 700 auto's die zal opgedreven worden tot 1000, een schoorsteen van 138 m. hoogte, hoogte, eigen electriciteitscentrale, politie, brandweer, sportveld, enz. Om alles goed te bekijken duurde de tocht noch te kort. Maar we moesten verder, of liever terug naar Wiesbaden om nog een cham- pagnekelder te bezoeken waar Ba- ron von Grodeck ons persoonlijk ontving, liet rondleiden langs va- ten van 257.000 liter inhoud, voor- bij 8 miljoen flessen champagne, alles werd bekeken en we kregen dorst, zodat de glazen champagne die we tenslotte aangeboden kre- gen goed bevielen en liefhebbers vonden, immers velen kochten nog een mooi koffertje of een zakje met drie flessen champagne om thuis nog eens na te proeven.

En dan de dames afhalen aan het station te Wiesbaden en door- heen de drukste straat naar het Kurhaus. De achterblijvers te Wiesbaden hadden ook hun best gedaan, de winkels waren wel niet ledig, maar de bus was toch goed gevuld met allerlei kopen en koop- jes.

(Vervolg Volgende week)

**OP ALGEMENE AANVRAAG  
GEZIEN HET GROOT SUKSES**

**Derde V.B.Z. Rijntocht**

**VAN 21 TOT 24 JULI**

**Slechts 50 plaatsen-reeds 30 liefhebbers**

**Schrijf onmiddellijk in :**

**V.B.Z. - Vismijn - Oostende**

**EEN DERDE  
VBZ RIJNTOCHT**

Na het groot sukses van onze twee reizen naar de Rijn met be- zoek aan twee grote industrien, wordt op algemene aanvraag een derde reis ingericht, zo er voldoende belangstellenden zijn.

Deze reis zou doorgaan van za- terdag 21 tot en met dinsdag 24 juli en volstrekt hetzelfde progra- ma hebben als de twee vorige, bij- gevolg is vrolijkheid, gezelligheid en vooral leerrijkheid gegaran- deerd.

Wie gaat er mee ? Tot nu toe zijn er reeds een dertigtal belang- stellenden, we moeten er met min- stens 40 zijn om te kunnen ver- trekken. Wie eerst komt wordt eerst ingeschreven. De inschrijvin- gen sluiten onherroepelijk op za- terdag 30 juni.

Wie mee wil, gelieve tijdig in te schrijven. Vraag het aan de vorige reizigers of ze tevreden geweest zijn.

**DAG VAN DE  
VISHANDEL  
TE GENT**

Naar jaarlijkse gewoonte wordt morgen, zaterdag, te 12 uur door de Genste vishandelaars, benevens een vaatje maatjes, aan het Gentse schepenkollege een vismaaltijd aangeboden.

Dit jaar wordt, benevens maatjes, ook nog twee stuks zalm van 6 kg. gebruikt voor de maaltijd, zodat Burgemeester Mercier, evenals de andere jaren weer met overtuiging zal kunnen zeggen : de vis is weer best.

Voor de vishandel wordt het weer een grote dag en daarna een gezellige bijeenkomst. Hierop ko- men we toekomende week terug.



Nog een foto van de Rijnreis van het V.B.Z. : Cissen de Klemmer tijdens een klimpartij (?) in de Duitse bergen.

## LUCHTGEKOELDE DIESELMOTOREN

Sinds enkele maanden is er een belangrijke vooruitgang waar te nemen inzake dieselmotoren. Spraken we onlangs over overgeladen dieselmotoren, stelsel dat de kracht met meer dan 50% opdrijft en dat reeds op belgische vissersvaartuigen zal toegepast worden, bij ons bezoek aan de motorenfabriek Deutz, toonde men ons luchtgekoelde scheepsdieselmotoren.

In Engeland wordt binnenkort de eerste treiler te water gelaten die een luchtgekoelde dieselmotor van 40 P.K. bezit. Een bijzondere blazer trekt de lucht uit de motorenkamer, stuwt deze rond de cilindrs en andere delen om af te koelen, de verwarmde lucht wordt daarna boven dek uitgestuwd.

De bouwers van dergelijke motoren beweren dat deze eenheden veel sneller de nodige bedrijfstemperatuur bereiken dan een met water gekoelde motor, dit is zeer belangrijk op vissersvaartuigen omdat de motoren nooit voldoende opgewarmd worden vooraleer in bedrijf genomen en aldus meer en spoediger sleet ontsaat. De luchtkoeling is meer eenvormig en verhoogt de levensduur van de motor, zelfs bij harde werkvoorwaarden. Anderzijds zijn er geen moeilijkheden meer te vrezen met water en waterpompen: geen lekken meer, noch uitkloppen der leidingen. Bovendien wordt de machinekamer regelmatig afgekoeld en de onzuivere lucht verdreven en vervangen door verse frisse lucht.

## Staatssecretaris voor visserij in Nederland

We hebben vroeger reeds de aandacht getrokken op de vraag die in Nederland bestond, spijs de twee zeer bekwame direktoren voor visserijbelangen en de belangstellende Minister voor Landbouw en Visserij, om een eigen visserijbeleid onder een speciale staatssecretaris.

Deze kwestie wordt thans zeer aktueel, immers, naar we verneemen zou het Bestuur van de Stichting der Nederlandse visserij, met enkele Kamerleden deze kwestie besproken en besleut hebben. Tijdens de nakende regeringswijziging in Nederland zou aldus in het Kabinet, naast de Ministers - leden van de Regering - een staatssecretaris voor de visserij worden aangesteld.

We merken hierbij op dat de Stichting voor de Nederlandse Visserij in Nederland een vrije beroepsvereniging is, gevormd uit de verschillende visserijverenigingen. Deze stichting kan best vergeleken worden met het Verbond der Belgische Zeevisserij.

Gelukkig zijn er in Nederland geen scheur- en woelmakers die de werking van deze arbeidsvereniging saboteren om hun eigen kleine profijtjes te bevorderen. Om deze reden is het in Nederland mogelijk ernstig en opbouwend werk te verrichten. In België, waar men iets ongaarne doet voor de visserij, luistert men dan liefst naar de afbrekers van het bedrijf: dat is tenminste een reden om (n)iets te doen.

## Electrisch oog in dienst van de visserij

Voor het ogenblik worden aan boord van een engelse treiler uit Hull proeven gedaan met een toestel dat, naar men beweert, een volledige omwenteling zal teweegbrengen in de visserij.

Het gaat hier om een «electronisch oog» dat tot verschillende doeleinden kan worden aangewend: de diepte van de zeebodem, de dikte van de visbanken, de diepte op dewelke het net vist, de hoeveelheid en de soorten vis die zich in het net bevinden, zelfs de hoeveelheden vis die voor de netmond kan opgemerkt worden.

Alle dieptematen worden opgetekend in het stuurhuis, zodat de schipper op gelijk welk ogenblik kan vaststellen wat er onder en achter zijn schip gebeurt en op welke diepte de visscholen zich bevinden. Deze laatste wetenschap kan de vangst doen verduubbelen.

Het toestel zou tegen het einde van het jaar op de markt gebracht worden en eventueel verhuurd worden tegen een som van ongeveer 40.000 fr per jaar.

## Arbeidsongevallen

### OOSTENDE

NIEUWENHUYSE Emiel, machinist aan boord van de O.170 is, bij het afdalen van de trap die leidt naar de machinekamer, uitgeden en gevallen op de rechterschouder. Hierdoor is hij een veertiental dagen werkonbekwaam.

VERHAEGHE Charles, matroos op de O.345 werd tengevolge het slingeren van het vaartuig tegen de verschansing gesmeten, waardoor hem het heupbeen werd gekneusd.

VIAENE Gilbert, schipper van de O.49 «Maria-René», prikte zich met een staalraad in de rechterhand.

### ZEEBRUGGE

SPECKMAN René, matroos in dienst van Dobbelaere Gerard, Z.523, is gevallen terwijl hij zich naar zijn werk begaf. Gevallen op de rechterhand, brak hij zijn pink waardoor hij een viertel weken onbekwaam is tot werken. COUWYZER Henri, matroos aan boord van de Z.499, is met de rechterschouder tegen de verschansing gevallen.

MALLEFEYDT Edgard, werd, bij het gutten van de vis, geprikt in de rechterhand. Naderhand verzwoor de wonde, waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

VAN TORRE Josephus, schipper-eigenaar van de Z.552, werd eveneens bij het gutten van de vis gestoken in de linkerhand.

### NIEUWPOORT

VANDENABEELE Richard, reder schipper van de N.714 «Special» is bij het nazien van de motor uitgeden. Hierdoor kwam hij met de mond terecht op de machine, waardoor zijn onderlip werd gekwetst.

RAMMELOO Hilaire, stuurman a. b. van de N.753, werd getroffen door een losgekomen hamer aan de linkerhand. De opgelopen kwetsuur bezorgde hem een 14-tal dagen werkonbekwaamheid.

## OP DE SCHEEPSWERVEN TE ZEEBRUGGE

Bij de scheepswerk Bocher staat terug een nieuwe ijzeren eenheid klaar die zal gebouwd worden voor rekening van dhr Lambrecht uit Oostende. Het betreft een stalen vaartuig van 26 m lengte, 6,20 breed en 3,60 diep. Het zal uitgerust worden met een A.B.C. motor van 350 PK. van 8 cilindrs. Deze nieuwe eenheid is van hetzelfde type als de Kamina.

Ook de bouw aan de stalen rijnschepen vordert zeer snel, zodat de eerste eenheid binnen een maand zal te water gelaten worden. Dit is het eerste binnenschip dat te Zeebrugge gebouwd wordt. De totale lengte bedraagt 57 m. zodat het te water laten nog niet van een leien dakje zal lopen.

Daarna zal kortelings de kiel gelegd worden van een tweede binnenschip dat gebouwd zal worden voor rekening van een Antwerpse rederij, het zal een breedte hebben van 7,20 m. en een lengte van 55 m.

Ook bij de werf van dhr De Graeve wordt fel gewerkt aan de afwerking van de «Ora et Labora» een houten vissersvaartuig dat gebouwd wordt voor rekening van dhr Louis Utterwulge uit Heist. Het heeft de volgende karakteristieken lengte 20 m, breedte 5,40 m en een diepte van 3 m. Het zal uitgerust worden met een motor van 150 PK. Het is een gelijkaardig model als de «Viking», en in de loop van de maand juli zal het te water gelaten worden.

Ook heeft deze scheepswerf al een nieuwe bestelling van een zelfde model als de drie schepen Jan Bart; dat zal gebouwd worden op rekening van Wye Vlietinck uit Heist, de reders van de Bobby. Het zal toegerust worden met een motor van 135 PK. De tewaterlating zal doorgaan in de maand januari van toekomend jaar.

Bij de scheepswerf Haerincx is ook terug een nieuw houten vissersvaartuig kant en klaar dat in begin juli 1956. Het is het nummer Z.516 «Jacoba» dat gebouwd werd voor rekening van dhr Boone Jozef uit Heist. Het heeft volgende afmetingen: lengte overmeten 23,80 m.; breedte 6 m, en een holte van 3 m. Het zal uitgerust worden met een motor van 240 PK een radiozend- en ontvangpost, een dieptemeter en een richtingzoeker.

Een nieuwe bestelling werd reeds overgemaakt aan deze werf, zodat alle drie de Zeebrugse werven op volle toeren draaien, en nieuwe eenheden gestadig de lijst van de Zeebrugse vloot aanvullen, wat niet zonder gevaar is, gezien het gebrek aan bemanning.

## HOOGWATER TE OOSTENDE

### JUNI

16 za	07.15	01.24	46	4
	19.34	13.43	44	10
17 zo	08.21	02.29	45	6
	20.44	14.53	43	11
18 ma	09.31	03.35	44	7
	21.52	16.00	43	11
19 di	10.31	04.39	43	8
	22.52	17.03	43	10
20 wo	11.23	05.31	44	8
	23.44	17.56	44	8
21 do	—	06.18	—	8
	12.07	18.44	44	7

## REDER FRANS HUYSSSEUNE IS NIET MEER



Dinsdag is onder overgrote belangstelling reder Frans Huysseune, echtgenote van Mevr. Maria Simoen ten grave gedragen.

Vanwege de visserij, de bevolking van De Panne en de sportmiddens was er een overgrote belangstelling, waar de afgestorvene als reder en sportminnend figuur zeer goed gekend was.

De heer Huysseune had slechts de ouderdom van 57 jaar bereikt.

Hij droeg immers veel bij tot de verheffing en de steun van de Sport in De Panne.

Zijn heengaan zal algemeen betreurd worden.

Aan zijn moeder, vrouw, zoon en de families biedt ons blad zijn innige deelneming aan.

## VLIEGTUIG IN DE NETTEN VAN NIEUWPOORTS VAARTUIG

De Nieuwpoortse garnaalboot N.7 «Christiaan» van schipper Julien Beerens deed tijdens zijn laatste visserij een onfortuinlijke vangst. Het vaartuig dat nabij de galloper, ter hoogte van Koksijde, de garnaalvisserij uitoefende, sloeg plots vast aan een onbekend voorwerp. De schipper liet de motor afleggen en gaf bevel de korreboel in te winden. Na veel moeite kon zulk geschied, doch het net, dat gans gescheurd en verward, gedeeltelijk kon bovengehaald worden, bevatte de romp en motor van een vliegtuig.

Door de woelige zee werd het bovengehaald wrak onder 't vaartuig gedreven zodat de schipper zich verplicht zag alles terug over boord te werpen en zijn korreboel prijs te geven. Na zijn ongelukkige vangst werd koers gezet naar de thuishaven waar het vaartuig op de droogbank gezet werd. Bij het nazien van de boot bleek dat het wrak eveneens schade had berokkend aan de romp van het vaartuig.

**Reders, leest regelmatig :****LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER****DONDERDAG 7 JUNI**

Ik heb het in een mijner vorige «dagen» al gehad over de Nationale Zuiveldienst. Daar zitten mensen met gedachten. Stel U voor, een paar dagen geleden ontving ik het bezoek van iemand die nauw met deze dienst in verbinding staat. Hij heeft me twee tips om... nog meer melk te verbruiken : cocktails met koude melk... (twee derde melk en één derde cognac) en combinaties met melk als verfrissende drank. Tijdens een persconferentie werden deze samenstellingen gelanceerd en naar het schijnt is het in bepaalde middens goed ingeslagen en wordt druk gebruik gemaakt van de nieuwe (lekkere) recepten.

Wie brengt ons dergelijke tips met vis ? Het mogen ook oude recepten zijn, voorwaarde : ze moeten in een modern kleddeje gestoken zijn en gemakkelijk inslaan.

**VRIJDAG 8 JUNI**

Vervolg van het voorgaande. Vorig jaar kreeg ik in een hotel aan de Duitse Noordzeekust als voorgerecht : gepelde garnaal, met slagroom en fruit en alles ijskoud. U kijkt misschien ongelovig, maar het was lekker en zou ook als nagerecht zeer goed bevallen zijn. Andere landen, andere zeden. Zeker, maar ook van die andere smaken kunnen er goed bevallen.

**ZATERDAG 9 JUNI**

Enkele overwegingen bij een Rijnreis : de Rijn en de Moezel zijn de streken van de wijn. In alle dorpjes en plaatsjes in deze streek leest men over weinig anders dan over de wijn, men zingt er over de wijn en men drinkt en proeft er de beste wijn

Elk dorpje dat zichzelf respecteert geeft jaarlijks een drietal feesten in verband met de wijn. Kan het anders dan dat de Duitse wijn wereldberoemd is bij de miljoenen toeristen die jaarlijks in de wijnstreek trekken ?

De Belgische kust is gelijkaardig : een dubbele nijverheid : toerisme en vis. Van visreklame weinig spraak, en nochtans hoeveel originele gedachten kunnen er niet aan het onderwerp vis, zee en visserij ontleend worden ? Die niet alleen een toeristische aantrekkingspunt vormen, maar tevens een flinke vispropaganda vormen ?

**ZONDAG 10 JUNI**

Vorige week bezoek aan fabriek waar auto's gemaakt worden. De fabriek test zorgvuldig elke motor die de fabriek verlaat, vooraleer de auto's aan de verdeler geleverd worden, die ze aan de klant moet verkopen. Elk minder goed onderdeel wordt zorgvuldig geweerd en speciale machines bestaan er om te kijken of alles tip-top in orde is. Het is nog bij geen enkele fabriek opgekomen eens een auto te leveren waar wat minder goed aan is, of die een zichtbaar gebrek heeft, met het gedachte : de klant gaat het niet zien, of de verkoper moet er maar zijn plan mee trekken.

Vergelijking met de vis : wan-

neer zullen al onze vissers angstvallig uitsluitend goede vis verkopen in de mijn en niet denken : we gaan er wat minder goede tussen de vangst schuiven : de klant zal het niet merken als hij ze koopt en de verkoper moet zijn plan maar trekken.

De klant merkt het als het te laat is en zal geen vis meer eten, en de verkoper zal de aanbrenner van slechte vis wel met een minder goed kruisje aantekenen in zijn notaboekje.

**MAANDAG 11 JUNI**

Nog altijd die motorenfabriek. Iemand vraagt aan de gids of hij daar een motor of een onderdeel kan kopen, hij denkt het misschien aan een prijzetje te krijgen. Maar we zijn hier niet in de visserij. Het antwoord is : wendt U tot de aangesteelde verkoper, wij verkopen niet aan partikulieren en, zelfs moesten we u iets of wat verkopen, zouden wij U dezelfde prijs aanrekenen als de agent, zodat U geen winst zoudt doen, integendeel, het vervoer zou te Uwen laste zijn, de plaatsingskosten, enz.

Dan begrijpt de garnalvisser die zijn garnaal buiten de officiële verkoop verkoopt niet goed welke schade hij zijn eigen markt aandoet : hij verkoopt aan een prijzetje : een paar kilo's hier, een paar kilo's daar. Maar de markt is verzadigd vooraleer de verkoop aanvangt en door zijn schuld dalen de prijzen op gans de lijn.

**DINSDAG 12 JUNI**

Moesten we al de kilogrammen vis die dagelijks maar weggegeven worden aan derde personen in de vismijn tezamen tellen, zouden we tot een reusachtig getal komen. Wie krijgt er al geen vis : deelvis, lossers, sneppers, enz., zonder dan nog te spreken van de tientallen personen die niets te maken hebben met het bedrijf, maar die toch alle dagen regelmatig hun zoodje(s) vis komen halen.

Deelvis is een smaakske om te eten, om niet te verwateren en geen lust te krijgen tot stelen, zoals bijvoorbeeld in de fabrieken van chocolade de werkers hun deel krijgen, of in de koolmijn de koolputters een rantsoen kolen. Maar bij ons in de vismijn is dit zoodje vis een ware pest geworden en een schone bijverdienste voor wie deze vis krijgt, want die mensen eten al die vis niet op. Ze kunnen niet !

**WOENSDAG 13 JUNI**

Nog altijd deelvis. Die duizenden kilogrammen die dagelijks weggaan belanden zij verbruikers die geen vis moeten kopen in de regelmatige handel. Dus minder klienteel voor handel en visserij. Dan is het bovendien nog de schoonste vis die weggegeven wordt voor niets.

Het visverbruik zou nog meer stijgen moest geen vis weggegeven worden, want al deze vis zou langs de regelmatige handel verkocht worden en zo zou de reder er tenslotte nog meer aan verdienen dan nu en zijn eigen belangen niet naar de grond helpen.

**Het reglement voor de visserij aan de Faroer-eilanden**

De Faroer-eilanden zijn een Deense bezitting, de visserij is er gereglementeerd door Denemarken. Zeer onlangs nog heeft de Deense regering dit reglement in herinnering gebracht aan de regeringen van de

landen waarvan de vissersvaartuigen hun bedrijf uitoefenen in de omgeving van deze eilandengroep.

Deze reglementering verbiedt in de eerste plaats aan elke vreemdeling, die de Deense nationaliteit niet bezit, binnen de grenzen van de territoriale wateren van deze eilanden :

1. Elke daad welke deel uitmaakt van een visserijbedrijvigheid en in de eerste plaats het vangen en aan boord brengen van vis.

2. Elke daad welke kan aanzien worden als zijnde een nevenbedrijvigheid van de visvangst : zoals overladen van vis, bereiden, verpakken en elke andere behandeling van vis of van visprodukten, het bevoorraden van vissersvaartuigen door andere vaartuigen zowel als het schuilen van vissersvaartuigen voor het overladen of inpakken van bevoorrading.

Inbreuk op deze maatregelen kunnen straf met zich meebrengen. De Deense visserijinspectie door Deense vaartuigen van de oorlogsmarine heeft dienaangaande onderrichtingen ontvangen om de voormelde reglementering te doen eerbiedigen. Tegen elk vaartuig welke deze reglementering overtreedt zal opgetreden worden.

Teneinde de goede betrekkingen tussen de verschillende landen te onderhouden, is het ten zeerste wenselijk dat de kapiteins van vissersvaartuigen welke buiten de territoriale wateren van Faroer vissen, op de hoogte zijn van deze reglementering.

Hieronder geven we dan de vertaling van het memorandum betreffende de territoriale wateren van de Faroer-eilanden :

1. Onder de overeenkomst getekend tussen Denemarken en het Verenigd Koninkrijk voor regeling van de visserij in de wateren rond de Faroer-eilanden, getekend te Londen op 14. 6. 1901, hebben de bewoners van de Faroer-eilanden en van Denemarken het uitsluitend recht tot vissen binnen de driemijl-grens (een lijn getrokken op een afstand van drie mijl van de laagwaterlijn, langs de gehele kust van de eilanden zowel als van de hierbij behorende eilandjes, rotsen en banken).

2. Met het doel de Faroer-bevolking betere economische resultaten van hun visserij, welke haar voornaamste bezigheid is, te verstrekken werden in de afgelopen drie jaar, op verzoek van de plaatselijke Administratie van de Faroer-eilanden besprekingen gehouden tussen de regeringen van Denemarken en het Verenigd Koninkrijk betreffende een uitbreiding van de grenzen binnen dewelke de Faroer-bewoners en de Denen uitsluitend recht tot vissen zullen bekomen.

(Vervolg Volgende week)

**MAGNETISCHE MIJN IN DE NETTEN**

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.758 «Goede Hoop» van de gebroeders Marcel en Maurice Puystiens, heeft tijdens de visserij een hachelijk avontuur beleefd. Het vaartuig dat ter garnaalvangst was ter hoogte van de Trapegeerboei en op ongeveer twee mijlen van de kust sloeg plots vast.

Het vaartuig werd gestopt en de korreboel ingewonden. Een magnetische mijn, voortkomende van de jongste oorlog, zat in de kuil van het net. Het gevaarlijk goedje werd opgewonden op de bakboord voorgalg, waar het buitenboord bleef hangen, wijl de grootste voorzichtigheid diende geboden om een ramp te vermijden. Onmiddellijk werd koers gezet naar de haven van Nieuwpoort, die zonder ongevallen bereikt werd en waar de schipper in opdracht van de waterschout Vanloo, die inmiddels verwittigd was door de loodswacht geboden veiligheidshalve deze gevaarlijke vangst te lossen op het droge, in de omgeving van de Kromme hoek, aan de Oostkant van de havengeul. Deze plaats komt bij laag water vrij, zodat de ontmijningsdiensten bij laag water de mijn zullen ontladen en verwijderen.

**DE SNELHEID VAN ONZE MAALBOTEN**

Vraag nr 192 van dhr Goetghebeur dd. 15 mei 1956 (N.) :

Volgens internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, bepaalt een artikel 16 : elk vaartuig moet bij mist, nevelachtig weder, sneeuw of bij zware regenbuien, met zorgvuldige inachtneming van de bestaande omstandigheden en toestanden, slechts een matige vaart lopen. De radar wordt slechts als een hulp-apparaat beschouwd.

Indien onze maalboten dit artikel nauwkeurig naleven, kan de regelmatige uurrooster niet geëerbiedigd worden.

Graag vernam ik van dhr Minister, of bij nauwkeurig naleven de kommandanten geen blaam zullen oplopen voor de vertraging. Ook of zij geen berisping zullen oplopen voor niet naleving, maar toch veilige thuiskomst ?

Antwoord :

Het wordt steeds aan de kommandant, de enige meester aan boord na God, overgelaten de snelheid van zijn schip zo te regelen, rekening houdende met de omstandigheden van het ogenblik en met zijn ondervinding.

Geen enkel kommandant werd of zal verontrust worden, indien zijn schip een onvermijdbare vertraging oploopt ingevolge het naleven van de regelen der goede zeemannschap.

# Oostende

## Marktoverzicht

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

Ongeveer dezelfde aanvoer als de vorige week, met een vermeerdering van IJslandse soorten en een vermindering van Noordzeevis. Ook de tongenaanvoer is geringer. Noordzeekabelauw werd meer aangevoerd, de eerste markttag minder goede kwaliteit door de lange reizen. Vooral op de sluitingsmarkt moole vis van deze visgrond. Tongenprijzen waren over de ganse week hoger dan de vorige en vooral op de woensdagmarkt waren de prijzen hoog. In totaal werd deze week aangevoerd 7.900 bennen vis, 60.000 kg tong en een 2000 kg kreeft. De 40 vangsten waren verdeeld als volgt:

Vier IJslanders met 5280 bennen vis. Van deze visgrond waren de vangsten dus groter. Toch kunnen de opbrengsten nog moeilijk lonend genoemd worden.

Van de Noordzee kwamen 9 vaartuigen met 2000 bennen vis. Deze

vangsten waren alle weinig omvangrijk en verschillende vaartuigen boeken niet lonende besommingen.

Deze week slechts 18 vaartuigen van de Witte Bank met omvangrijke tongenvangsten vooral de eerste dagen van de week. Lonende besommingen.

Twee schepen van de Oost voeren bennen vis en 1.500 kg tong aan. Van de West voeren 7 schepen 280 bennen vis en 1300 kg tong aan.

### Zaterdag 9 juni 1956

WITTE BANK		Tongen	
O.122	14	10	3028 89.960
O.279	15	10	3449 104.005
Z:529	15	20	3690 111.740
O.243	15	10	4199 127.300

Vier Witte Bankers met omvangrijke vangsten tong. Tamelijk lage prijzen. Lonende opbrengsten.

### Maandag 11 juni 1956

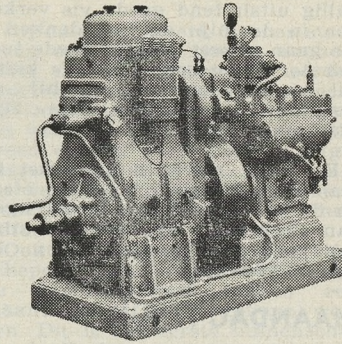
IJSLAND			
O.286	17	780	— 234.060
O.88	17	1100	— 286.620

WITTE BANK		Tongen	
O.193	14	10	2500 105.420
O.153	15	10	2500 102.300
O.265	16	20	3000 114.280
O.282	15	20	4800 176.860

OOST		Tongen	
Z:550	9	50	900 77.890

WEST		Tongen	
O.152	10	70	200 41.510

# Kromhout-Samofa



De Kromhout en Kromhout-Samofa viertakt motoren ontwikkelen 10 pk per cylinder bij 1.000 omwentelingen en ze kunnen geleverd worden als 1, 2, 3, 4, 5, 6 of 8 cylinders, dus als 10, 20, 30, 40, 50, 60 of 80 pk bij

## N.V. MARINE MOTORS

1.000 omwentelingen. Verbindingsdok (Londenstraat)

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

ANTWERPEN

O.77	2	10	—	13.500
O.184	9	60	800	69.010

Niet overveel vis op de markt. Klein aantal schepen. Omvangrijke tongenvangsten. Hogere prijzen voor tong dan op de zaterdagmarkt. Lonende opbrengsten.

### Dinsdag 12 juni 1956

IJSLAND			
O.293	18	2300	— 605.181

NOORDZEE			
O.115	16	5	2000 104.600
O.287	13	20	3000 102.350
O.198	14	15	3000 121.940

Weerom kleine visaanvoer. Geen Westvis. Kleinere tongenvangsten dan de voorgaande dagen. Ook van de Noordzee eerder kleinere vangsten. Ger. nge prijsdaling voor tong. Ook de andere soorten zijn aan de goedkope kant.

### Woensdag 13 juni 1956

IJSLAND			
O.89	19	1100	— 276.140

NOORDZEE			
O.337	14	160	— 90.840
O.300	13	100	— 46.080
O.94	12	220	— 115.160
O.295	13	205	— 99.450
O.305	13	250	— 117.640

WITTE BANK		Tongen	
Z539	12	20	2100 95.650
O.223	13	20	3000 121.300
O.187	13	5	2800 105.760
Z:444	11	10	2200 115.570
O.227	14	20	2500 108.550
O.166	14	20	2300 100.680
O.87	14	10	2800 122.120

OOST		Tongen	
Z:199	10	70	600 69.560

WEST		Tongen	
O.196	6	30	— 19.610
O.532	6	40	100 34.620
O.33	5	20	— 18.840
O.147	7	50	200 48.880

Grotere aanvoer dan de voorgaande dagen vooral van de Witte Bank en de West. Iets kleinere tongenaanvoer dan de vorige dagen. Mooie vis van de Noordzee, doch kleine vangsten. De tongprijzen zijn gestegen, vooral de middenslagsoortering, ook de andere visprijzen zijn gestegen.

### Donderdag 14 juni 1956

WEST		Tongen	
schot (;			
O.260	8	32	617 34.070
O.345	6	49	44 21.650

## V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING  
GARNALEN  
Pakhuis 125 — Oostende  
Tel. 75789

	9-6-1956	11-6-1956	12-6-1956	13-6-1956	14-6-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	25,—31,—	26,40-30,80-	26,80-31,—	28,—31,50	29,—,—
3/4 tongen — Sole 3/4	29,40-29,80	30,20-32,40	30,80-31,80	33,40-36,40	37,—,—
Bloktongen — Sole moyenne	31,—31,80	31,20-35,20	33,20-34,80	35,—40,—	34,60-35,20
Voor-kleine — Petite	31,20-33,40	32,80-36,—	34,00-36,40	36,—40,—	36,—,—
Kleine tongen — Toute petite	26,00-27,60	27,60-29,40	26,00-27,80	27,80-29,80	28,20-29,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	23,50-28,80	23,00-27,80	21,00-26,—	25,—31,—	—,—
Middel — Moyenne	19,—20,50	0,—21,50	28,60-20,—	21,—23,50	—,—
Kleine — Petite	10,—11,50	11,—13,60	12,50-13,60	16,50—	—,—
Griet — Barbue	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Middel — Moyen	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kleine — Petit	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schol — Plie	—,—	12,00,—	15,20—	12,50-16,50	—,—
Grote iek — Grosse	—,—	14,00,—	15,40—	15,80-17,80	—,—
Kleine iek — Petite	—,—	13,—,—	—,—	17,80-19,—	—,—
Iek 3e slag — 3e sorte	—,—	13,00,—	—,—	14,00-14,20	—,—
Platjes — Toute petite	1,40- 1,50	3,00- 3,60	—,—	5,40 10,40	—,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Middel — Moyen	—,—	—,—	5,00- 5,60	4,50—	—,—
Kleine — Petit	—,—	—,—	3,40- 5,—	3,80- 5,40	—,—
Heek, grote — Merlu, gros	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Middel — Moyen	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kleine — Petit	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog — Raie	—,—	8,00-15,00	—,—	10,60-21,40	6,50-18,—
Rode poon — Perlon	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Grauwe poon — Grondin	—,—	5,40—,—	—,—	8,— 8,20	—,—
Kabeljauw — Cabillaud	—,—	—,—	8,80-15,40	11,80-17,60	—,—
Gullen — Petit cabillaud	—,—	—,—	4,20- 7,80	4,60-10,60	—,—
Hozemondhanne — Baudroie	—,—	—,—	—,—	28,—,—	—,—
Wijting — Merlan	—,—	7,80—,—	4,40- 4,60	6,20- 8,—	4,60—
Schar — Limande	—,—	—,—	—,—	5,20- 6,40	—,—
Steenschol — Sole limande	—,—	—,—	15,00-17,50	—,—	—,—
Zeehaai — Aiguillat	—,—	8,40- 8,80	—,—	11,—,—	—,—
Hondshaai — Rousette	—,—	7,50—,—	—,—	8,40-10,—	7,00- 7,50
Arend (Pieterman) — Gr. vive	—,—	—,—	—,—	28,60—	—,—
Makreel — Maquereau	—,—	—,—	9,—	10,50—	—,—
Horsmakreel — Saurel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Engelse poon — Grondin rouge	—,—	11,20—,—	—,—	18,50-23,40	—,—
Keilrog — Raie radiée	—,—	18,00—,—	—,—	24,00—	17,50—
Zeekreeft — Langoustine	—,—	—,—	—,—	18,00—	—,—
Schaat — Flotte	—,—	16,00—,—	—,—	18,00—	—,—
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom — Brosme	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal — Congre	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng — Lingue	—,—	—,—	5,50- 6,00	—,—	—,—
Schartong — Cardine	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring — Hareng	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring — Hareng guai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai — Latour	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk — Tacaud	—,—	2,20—,—	—,—	—,—	1,50—
Heilbot — Flétan	—,—	—,—	35,—40,00	33,—40,—	—,—
Koolvis — Colin	—,—	—,—	6,20- 7,00	6,—,—	—,—
Steur — Esturgeon	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf — Loup de Mer	—,—	—,—	7,— 7,60	7,40- 7,80	—,—
Pollak — Lieu jaune	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis — St Pierre	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Hondstong — Plie cynoglosse	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

## MARKTOVERZICHT IJmuiden

Lage prijzen en kleine aanvoeren kenmerkten de laatste tien dagen het beeld rond het IJmuidense visserijbedrijf. Van de 19.200 kisten vis, die van donderdag tot en met dinsdag werden aangevoerd, waren ruim 4800 kisten gevuld met schelvis, 3700 met makreel, 3100 met schol, 2000 met tong en tarbot, 1650 met kabeljauw en gul, 1000 met wijting, 1000 met koolvis en 775 met haring. Deze aanvoer werd verzorgd door zes trawlers, vier noordloggers en 136 loggers en kotters.

DONDERDAG waren twee trawlers, een logger en 10 kotters, binnen met 2150 kisten, waarbij 850 schelvis, 300 gul en kabeljauw, 275 schol, 250 koolvis en 150 tong. De prijs van de schelvis — de belangrijkste aanvoer in deze dagen — was nog iets gunstiger dan gister. De goede kwaliteit haalde tussen f.24 en f.9 voor alle soorten. Kabeljauw werd niet al te best betaald de export nam ze mee voor f.53 tot f.23 per 50 kgr. gemidd. Schol en tong bleven prijzig bij afname door Engeland en Italië. De koolvis wist nog f.24 tot f.12 op te brengen. Besommingen: «Klaas Wijker» f.16.350; «Medan» f.15.000

VRIJDAG losten een trawler, een logger en achttien kotters in totaal 1800 kisten, waarbij 500 makreel, 300 tong, 175 schelvis en 500 schol. De makreel aanvoer vond een tamelijk goed onthaal: f.27 tot f.15. De geringe aanvoer bracht de prijzen verder omhoog en daardoor noteerde schelvis f.43 tot f.20 voor de middel- en kleine soorten. Van de schol werd uitsluitend platjes aangevoerd. De prijs lag tussen f.56 en f.17. De tongprijs bleef stabiel; kabeljauw bleef f.54 tot f.25 doen.

Besommingen: «Bloementaal» f.8550.

ZATERDAG losten zestig loggers en kotters een vangst van totaal 3500 kisten, waarbij 1175 kisten schol, 800 tong, 800 makreel, 300 schelvis 125 wijting en 85 kabeljauw en gul. Stevige prijzen werden neer gelegd voor de schol, waarvan in geringe mate alle soorten aan de markt waren. Grove schol deed van f.68 tot f.45 en de middel- en kleine soorten haalden nog altijd tussen f.55 en f.20 gemiddeld. De schelvis was ook nog duur (f.42 - f.23) en de kabeljauw noteerde f.62 tot f.23. Tong bleef ook bij deze aanvoer goed aan prijs en dus duur: prijzen tussen f.2.60 en f.2 gemiddeld.

MAANDAG werden 8900 kisten aangevoerd door twee trawlers, drie noordloggers en 41 loggers en kotters. Hierbij waren 2500 kisten schelvis, 1950 makreel, 1150 schol, 750 kabeljauw en gul 650 haring 575 tong, 500 koolvis en 450 wijting. Zeer slechte kwaliteit van de schelvis bracht de prijs en de besommingen omlaag: er werd genoteerd tussen f.24 en f.10. Haring deed nog f.24 tot f.15, terwijl makreel weging tegen prijzen tussen f.22 en f.15. Schol en tong bleven zeer goed betaald bij schrale visserij, terwijl koolvis en wijting weggingen voor respectievelijk f.22 tot f.12 en f.25 tot f.11.

Besommingen: «Tzonne» f.15.000; «Polderman» f.15.150; «Burgemeester Heusdens» f.15.600; «Arie Ouweland» f.15.900; «Nestor» f.11.500

DINSDAG werden 2875 kisten aangevoerd door een trawler, een noord logger en vijf loggers en kotters. Hierbij waren 1050 kisten schelvis, 450 makreel, 450 kabeljauw en gul 250 koolvis, 200 wijting, 125 haring en 125 tong. In de prijzen kwam vergeleken met de markt van maandag weinig verandering. Schelvis bleef tussen f.24 en f.10 noteren, terwijl kabeljauw met f.80 tot f.22 ook op het zelfde niveau bleef. De makreel maakte f.22 tot f.13 en de haring f.24 en f.15.

Besommingen: «Van Hattem»: f.17.000; «Ada» f.10.500

## De visindustrie in Oostenrijk

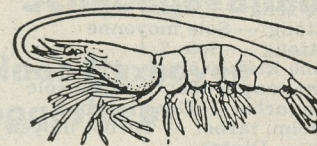
Gedurende de eerste jaren na de oorlog kende de visindustrie in

Oostenrijk een grote bloei, dit tengevolge van de schaarste aan levensmiddelen.

Na enkele jaren hield deze gunstige toestand op. Om een ernstige prijsdaling te vermijden werd een kartel gevormd, waarbij 90% van de visindustrie aangesloten is. Aldus kon, zonder de grote winsten van de naoorlogse jaren te evenaren, toch nog aan lonende prijzen geproduceerd worden.

Oostenrijk voert jaarlijks van 2800 tot 3800 ton haring in. Het grootste gedeelte hiervan is afkomstig van Holland en Noorwegen. Kleinere hoeveelheden worden ingevoerd uit Zweden, Denemarken en Duitsland.

Duitsland voert voornamelijk viskonserven in, deze hoeveelheden blijven echter beperkt, enerzijds omdat de Oostenrijkers een voorkeur hebben voor sommige smaken, en anderzijds door het heffen van tamelijk zware invoerrechten welke dus de eigen industrie beschermen.



## FIRMA R. Huysseune ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON: Priv. 840.06  
Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse  
gepelde garnalen

Thuisbestelling  
in de grote centra  
Verzending  
in gans 't land

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

## IJmuiden

	7-3-1956	8-6-1956	9-6-1956	11-8-1956	12-6-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	2,65-2,55	2,60-2,45	2,60-2,30	2,55-2,30	2,50-2,45
3/4 tongen — Scle 3/4	2,60-2,40	2,50-2,30	2,30-2,15	2,35-2,15	2,20-2,15
Bloktongen — Sole moyenne	3,05-2,60	2,50-2,30	2,30-2,20	2,50-2,30	2,80-2,45
Voor-kleine — Petite	2,60-2,50	2,65-2,45	2,50-2,40	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite	2,15-2,-	2,15-2,-	2,10-1,20	2,15-2,-	2,-
Tarbot, grote — Turbot, gros	1,90-1,40	1,80-1,50	1,55-1,20	1,60-1,20	1,75-1,30
Middel — Moyenne	94,-88,-	88,-	.....	88,-66,-	.....
Kleine — Petite	58,-45,-	63,-35,-	33,-	58,-32,-	.....
Griet — Barbue	.....	.....	50,-	50,-	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	48,-	31,-28,-	.....	40,-28,-	.....
Schol — Plie	.....	.....	68,-44,-	60,-46,-	.....
Grote iek — Grosse	.....	.....	67,-47,-	57,-46,-	.....
Kleine iek — Petite	45,-	.....	55,-41,-	54,-46,-	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	60,-	.....	49,-36,-	54,-35,-	.....
Platjes — Toute petite	55,23-23,-	56,-17,-	35,-12,-	50,-9,-	51,-
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	24,-11,-	21,-	.....	24,-12,-	26,-12,-
Middel — Moyen	23,-10,-	42,-30,-	32,-25,-	24,-11,-	22,-13,-
Kleine — Petit	24,-9,-	43,-22,-	42,-23,-	24,-10,-	23,-10,-
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	74,-	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	47,-	21,-13,-	20,-8,-	14,-8,-	.....
Grauwe poon — Grondin	20,-13,-	.....	.....	24,-8,-	18,-8,-
Kabeljauw — Cabillaud	53,-23,-	54,-25,-	72,-23,-	80,-20,-	80,-22,-
Gullen — Petit cabillaud	27,-10,-	37,-21,-	37,-17,-	23,-15,-	25,-8,-
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	108,-66,-	.....
Wijting — Merlan	33,-17,-	34,-27,-	43,-27,-	25,-11,-	16,-8,-
Schar — Limande	28,-14,-	21,-11,-	24,-11,-	29,-10,-	15,-10,-
Steenschol — Sole limande	.....	.....	50,-37,-	74,-39,-	72,-65,-
Zeehaai — Aiguillat	25,-18,-	30,-22,-	.....	26,-20,-	24,-
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	60,-50,-	55,-44,-	.....
Makreel — Maquereau	31,-16,-	27,-15,-	22,-15,-	22,-15,-	22,-13,-
Horsmakreel — Saurel	8,-	.....	.....	8,-	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Tom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	24,-22,-	.....	.....	20,-	20,-16,-
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	25,-14,-	24,-15,-
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,40-2,25	2,00-2,30	2,70-2,60	2,80-1,90	2,50-2,25
Koolvis — Colin	24,-12,-	.....	.....	22,-12,-	24,-12,-
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zee wolf — Loup de Mer	30,-22,-	30,-	30,-	40,-22,-	45,-255,-
Pollak — Lieu jaune	27,-13,-	.....	.....	24,-20,-	30,-18,-
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Table with fish species and prices for Nieuwpoort. Columns include species names like 'Grote tong', 'Bloktong', and prices for various dates from 7-6 to 13-6.

ZEEBRUGGE

Table with fish species and prices for Zeebrugge. Columns include species names like '11-6', '12-6', and prices for various dates from 11-6 to 14-6.

GENT

Week van 2 tot 8 juni 1956

Tongen 3/4 65; voor kleine tongen 50; tarbot 75-80; kleine 30-32; griet midd. 45; kl. 29-31; grote iek 28-32; iek 3e slag 22-25; schelvis gr. 50; midd. 28-30; rog 19-24; gekuist 44-48; kabeljauw 22-30-40-45; gullen 18-23; wijting 15-17; honds-haai gepeld 44; makreel 18-22; rode knorhaan 24; zeebaars filets 42; koolvis 22-24; forellen 65-70; verse garnalen 40-60; gepelde garnalen 180-220 fr.

BRUSSEL

Week van 2 tot 8 juni 1956

Tongen grote 52-70; 3/4 70; voor kleine tongen 64-68; tarbot grote 85-100; kleine 38-60; midd. 50-70; kleine 38-45; kleine iek 26-32; grote schelvis 38-44-55; rogvlereken 64-75; kabeljauw 30-36-42-48-60; repen 44; hozemondhamme 58-65; wijting 15-20; repen 44; makreel 20-25; rode knorhaan 30-34; zeebaars repen 45-60; leng repen 44-50; heilbot 90; forellen 64-70; verse garnalen 32; gepelde garnalen 140; zalm 190-250 geeps 30-32.

IJSLANDSE VISSOORTEN

Table listing fish species from Iceland and their prices. Columns include species names like 'Schelvis groot', 'Midd.', 'Klein', and prices for dates 11-6, 12-6, and 13-6.

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Zaterdag 9 juni 1956 :

Table showing catch yields for Saturday, June 9, 1956. Columns include vessel numbers (Z.809, Z.453, Z.400) and yields (2, 5, 7) and values (15, 30, 55, 11.290, 26.580, 45.330).

Maandag 11 juni 1956 :

Table showing catch yields for Monday, June 11, 1956. Columns include vessel numbers (Z.518, Z.523, Z.68, Z.519, Z.270, Z.431, Z.409, Z.796, Z.415, Z.233, Z.406, Z.149) and yields (2, 9, 3, 5, 4, 7, 8, 1, 3, 3, 3, 7) and values (20, 55, 30, 48, 35, 65, 70, 9, 32, 25, 30, 80, 12.140, 40.920, 18.230, 32.800, 20.840, 47.640, 49.290, 3.770, 16.360, 16.480, 17.620, 59.210).

Dinsdag 12 juni 1956 :

Table showing catch yields for Tuesday, June 12, 1956. Columns include vessel numbers (Z.257, Z.432, Z.545, Z.526, Z.407, Z.251, Z.530) and yields (10, 9, 9, 7, 7, 7, 9) and values (120, 70, 90, 100, 75, 65, 90, 78.570, 50.220, 61.780, 72.350, 61.140, 60.670, 63.630).

Woensdag 13 juni 1956 :

Table showing catch yields for Wednesday, June 13, 1956. Columns include vessel numbers (Z.441, Z.489, Z.435, Z.323, Z.24, Z.476, Z.467, Z.460, Z.548, Z.477, Z.480, Z.186, Z.472, Z.561, Z.560, Z.515, Z.544, Z.552, Z.470) and yields (4, 11, 12, 6, 5, 5, 6, 11, 6, 5, 4, 7, 9, 5, 4, 5, 5, 6, 6, 9) and values (20, 70, 80, 45, 50, 50, 55, 100, 60, 50, 30, 70, 50, 45, 45, 60, 50, 80, 18.750, 22.630, 83.800, 37.370, 47.200, 32.810, 36.160, 65.650, 48.150, 34.180, 27.080, 64.820, 63.710, 41.450, 37.950, 31.770, 44.590, 47.210, 68.130).

Donderdag 14 juni 1956 :

Table showing catch yields for Thursday, June 14, 1956. Columns include vessel numbers (Z.418, Z.406, Z.445, Z.462, Z.796, Z.233, Z.541) and yields (6, 1, 5, 5, 1, 2, 6) and values (55, 23, 35, 50, 9, 25, 65, 39.240, 13.560, 31.730, 39.880, 5.850, 12.950, 37.890).

VISAANVOER TE OOSTENDE

Table showing import statistics to Ostende. Columns include date (Datum), catch (Vangsten), weight (Kgr.), value (Fr.), minimum (Min.), maximum (Max.), and general (Gem.).

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

Table showing import statistics for prawns to Ostende. Columns include date (Datum), catch (Vangsten), weight (Kgr.), value (Fr.), minimum (Min.), maximum (Max.), and general (Gem.).

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

Table showing import statistics for prawns to Zeebrugge. Columns include date (Datum), catch (Vangsten), weight (Kgr.), value (Fr.), minimum (Min.), maximum (Max.), and general (Gem.).

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

Table showing import statistics for prawns to Nieuwpoort. Columns include date (Datum), catch (Vangsten), weight (Kgr.), value (Fr.), minimum (Min.), maximum (Max.), and general (Gem.).

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

Table showing import statistics to Nieuwpoort. Columns include date (Datum), catch (Vangsten), weight (Kgr.), value (Fr.), minimum (Min.), maximum (Max.), and general (Gem.).

VISHANDELAARS !

NEEMT EEN ABONNEMENT OP ONS BLAD !



ZATERDAG 16 JUNI : Witte Bank : O.232, O.183, O.174 O.102.

MAANDAG 18 JUNI : IJsland : O.324. Noordzee : O.120 Kanaal : O.346 Witte Bank : O.112, Z.542, Z.547, Z.537, Z.419, O.175, O.140, O.235, O.256, O.247, O.155, O.244, O.283 West : O.36, O.327

DINSDAG 19 JUNI : IJsland : O.86, O.395. Witte Bank : O.246, O.254, Z.422 West : O.276, N.7

WOENSDAG 20 JUNI : IJsland : O.250, O.83, O.316 Noordzee : O.237, O.285 Witte Bank : O.222, O.170, O.82, O.218, O.128, O.281, O.109, O.278, O.25, O.289 West : O.77, O.184

VERMOEDELIIK : Van 120 tot 239 P.K. : 8-6 : O.277 (West), O.267 (West) 13-6 : O.152 (West) 14-6 : O.532 (West), O.33 (West) O.196 (West)

## Onderzoeksraad voor de zeevaart

# Schipper Van Craeynest van N. 820 "Wilhelmina" beschuldigd van weerspanning en tuchteloosheid

De Onderzoeksraad voor Zeevaart kwam woensdagnamiddag te Oostende bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis. Rijkskommissaris was dhr Pluymers. Griffier dhr Van de Mosselaer.

De Raad hoorde eerst het requisitorium van de rijkskommissaris in de zaak van O.276 die op 13 nov. II. strandde ter hoogte van de Christinastraat te Oostende. Het openbaar ministerie wijst erop dat schipper Calcoen zich schuldig maakte aan onvoorzichtige navigatie en zijn verantwoordelijkheid in 't gedrang bracht door te beweren dat hij te vermoeid was om een zijner manschappen opdracht te geven met het handlood te diepen. Gezien Calcoen reeds in 1949 en 1951 lichte straffen opleefde en thans andermaal geen lering schijnt te willen trekken uit dit ongeval vraagt dhr Pluymers een schorsing van tien dagen. Uitspraak op 4 juli.

Het onderzoek in de zaak van N.738 aan boord van welk vaartuig matroos Maurice Puystiens slachtoffer werd van een zwaar ongeval, moet andermaal verdaagd daar het slachtoffer nog niet kan verschijnen.

De Raad neemt daarna de stranding van O.247 «Amelie Mathilde» op 22 nov. ten westen van Kales in behandeling. Betrokken schipper Danneel André beweert dat hij het groen licht van de haveningang niet heeft gezien. Lycke Roger die naast hem stond zag het evenmin. Daartegenover zag de schipper van O.337 het groene licht wel en deed behouden de haven aan. Het feit dat Danneel het licht niet zag verhoogd in de ogen van

de Raad nog zijn verantwoordelijkheid gezien dit hem had moeten aanzetten tot uiterste voorzichtigheid. In een volgende zitting zullen Lycke Roger en de schipper van O.337 gehoord worden als getuigen.

### DE KAPERSTREEK VAN N.820

Voor de Raad verschijnt dan schipper André Van Craeynest van de N.820 «Wilhelmina». Zoals men zich herinnert maakte betrokken schipper sensatie toen hij op 8 april aan een Brits visserijwacht-schip H.M.S. «Squirrel» wist te ontsnappen en een als escorte meegegeven Britse matroos afzette op het lichtschip Varne.

Onder beschuldiging van tuchteloosheid en wederspanning tegenover de Britse overheid wordt Van Craeynest nu voor de Onderzoeksraad gedaagd.

De voorzitter geeft eerst lezing van het verslag van Van Craeynest. Deze volgt aandachtig. Hij is een zware, kalme kerel. Openhartig maar te zelfzeker.

Bij de daaropvolgende onderzaging baseert zich de raad op een recente kaart van de admiraliteit. De eerste vraag luidt over de manier waarop Van Craeynest zijn uitgangspositie bepaald heeft. Het blijkt dat hij dit deed door kompaspeilingen, schatting van de afstand en gebruik van de dieptemeter. Hij blijkt onvoldoende rekening gehouden te hebben met het verval. Van Craeynest waagt zich op zeer gevaarlijk terrein wanneer hij nog verklaart dat hij zijn positie, door lange ervaring, «aanvoel-

de». Later laat hij zich ook zeer geringschattend uit over de kaarten van de Britse admiraliteit. Wanneer de raad hem het oordeel voorhoudt van ervaren kapiteins, die in betrekking tot deze zaak om advies werden gevraagd en die allen verklaren dat vanuit de door Van Craeynest opgegeven positie het niet mogelijk is de positie ten overstaan van de 3 mijlengrens op een halve mijl na te bepalen, schijnt Van Craeynest het toch nog beter te weten.

Verder bewijst de raad nog dat de overtuiging van Van Craeynest dat hij steeds buiten de territoriale wateren bleef zolang hij 21 of 20 vadem kon aflezen op zijn dieptemeter, ongegrond is gezien hij op sommige ogenblikken in werkelijkheid 3,5 vadem minder onder de kiel had.

Van Craeynest wil zich bij deze vaststellingen niet neerleggen.

De raad stapt dan over naar de ontmoeting met de HMS «Squirrel», doch op tussenkomst van de rijkskommissaris wordt de ondervraging gestaakt. Men zal eerst het verslag van de HMS «Squirrel» afwachten vooraleer het onderzoek voort te zetten.

### STEDELIJKE VISSERISCHOOLO «JOHN BAUWENS» Schippersstraat, 35 Oostende

HEROPENING : Begin september.

INSCHRIJVINGEN : vanaf heden tot 1 juli en op nader te bepalen datum (zie volgend nr. «Winden»).

INLICHTINGEN : Directeur Boels F., Schippersstraat, 35.

Spreekuren : Elke dag van 8 u. 30 tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u. Op zaterdagen : 8 u. 30 tot 12 u.

VOORWAARDEN :

Afdeling DEK : vanaf 12 jaar. Afdeling MACHINE : vanaf 14 jr. Afdeling TELEGRAFIE : vanaf 15 jaar.

De aandacht van de belangstellenden wordt getrokken op het volgende :

- Voldedig kosteloos onderricht.
- De leerlingen ontvangen gratis hun schriften, boeken en schoolgerief.
- Grondige technische en theoretische kennis aan de hand van moderne leermethodes.
- De leerlingen die 's middags niet naar huis kunnen gaan, blijven op school onder toezicht van het personeel.
- Deze leerlingen ontvangen warme soep over de middag.
- De ouders hebben de keus voor hun kinderen tussen : godsdienstonderdicht of zedenleer.
- De Oud-Leerlingenbond komt tussen in de tramkosten voor de leerlingen van Opex en Maria-kerke.
- Na afloop van de studies ontvangen de leerlingen een groot deel van hun uitrusting.

## Schadegevallen

### Naar Cuxhaven opgesleept

Toen de Z.444 ter visvangst was op de Sylt visgronden, leed het motordefect. De motorist poogde nog het te herstellen, doch slaagde er niet in. Langs de radio werd dan de hulp ingeroepen van de Z.412 schipper Savels Gilbert die in de nabijheid viste, en het vaartuig ter hulp kwam. De sleep-tros werd uitgeworpen en de Z.412 sleepte het vaartuig met de ontredderde motor binnen in de haven van Cuxhaven, alwaar de vangst gelost werd en verkocht en daarna de motor hersteld.

### Schroefschade

Ter visvangst op de Witte Bank leed de Z.274 schipper Savels René Schroefschade. Twee bladen waren afgeslagen. Het vaartuig vaarde op halve kracht naar Zeebrugge.

## Vergadering van de Vissershavencommissie

Donderdagnamiddag vergaderde de vissershavencommissie onder voorzitterschap van dhr schepen Quaghebeur.

Waren verder aanwezig : de vishandelaars Janssens F., Fr. Cloet, Crekille en Van Gheluwe; voor de reders : de hh. Bauwens, Menu en Vandenberghe; voor de visafslagers Frans Verbanck en voor het stadsbestuur de hh A. Blondé, Vanhoooren en Velthof.

Dhr Mollemans nam het ambt van sekretaris waar.

Vooraf werd door voorzitter Quaghebeur hulde gebracht aan de h. Mollemans, die voortaan als ontvanger der stad zal functioneren en zijn laatste zitting bijwoonde.

Het ontslag van dhr Decreton wegens ziekte werd aanvaard.

Het ontwerp van het nieuw reglement der vissershavencommissie werd uitvoerig besproken en door de commissie goedgekeurd om overgemaakt te worden aan het schepencollege.

Het verzoek der vishandelaars om tongen van 9 per kilo te voegen bij de slijp werd aanvaard.

Deze sortering zal beginnen op 1 juli. Voor de eerste drie maanden zal een marge van 10 ten honderd toegelaten worden. Daarna zal dit op 5 th. worden teruggebracht.

De reden van deze toegeving is gelegen in de noodzakelijkheid deze maatregel te nemen in verband met de exporthandel.

De kwestie van het lossen en verkopen van gehele of gedeeltelijke vangsten in de vissershaven buiten de officiële afslag werd naar een andere zitting verschoven, dhr Vandenberghe wensend 't verslag in te zien van de commissie van ambtenaars, die zich met de zaak bezig gehouden heeft en waarvan de commissie niet ingelicht was. Gezien het groot belang van deze kwestie, was de commissie het hiermede eens.

Het op wagens laden van verse vis langsheen de H. Baelskaai is en blijft verboden, daar deze plaats daarvoor niet geschikt is.

## De visserij in Argentinië

De aanvoer van vis in Argentinië, zowel wat betreft deze uit hoge zee als kustvisserij, blijft nagenoeg constant, en bedroeg 70 000 ton in 1954.

Voornamelijk wordt zeesnoek gevangen, alsmede sommige soorten makreel. Mosselen worden aangebracht van de kusten van Vuurland, de Zuidelijke spits van Argentinië.

Onderzoekingen hebben uitgewezen dat de kustwateren voor Argentinië één van de rijkste visreserves ter wereld bevatten, welke echter slechts voor een zeer klein gedeelte geëxploiteerd worden. In de Argentijnse visserij en aanverwante bedrijven zijn ongeveer 50.000 personen werkzaam.

Er zijn slechts 10 rederijen, gevestigd in Buenos Aires en Mar del Plata, welke zich bezig houden met de Hoge Zeevisserij. Zij beschikken over 12 schepen, echter van verouderd type.

De kustvisserij wordt bedreven door kleine vaartuigen, «lanchas» genaamd, welke meestal familiebezit zijn, en waarvan er 300 Mar del Plata als thuishaven hebben.

De bedrijven welke de vis verwerken zijn zeer talrijk. Bijna 98% van de viskonservenfabrieken bevinden zich eveneens te Mar del

Plata. Hun uitrusting is echter tamelijk gebrekkig, dit ten gevolge van de prijspolitiek gevoerd door de regering, en de geringe belangstelling van de bevolking voor haar producten.

Hierdoor komt het ook, dat het Argentinië nog niet gelukt is buitenlandse markten te veroveren. De uitvoer is praktisch nihil. Men hoopt hieraan een einde te stellen door een nieuwe uitvoerpolitiek.

Ongeveer 35.000 ton, dit is de helft van de totale aanvoer, wordt verbruikt in Buenos Aires. Onder de regering Peron werd getracht de visuitvoer uit te breiden. Echter kon slechts traan uit haaienlever uitgevoerd worden naar Amerika.

Tijdelijk werd ansjovis uitgevoerd naar Uruguay, Brazilië, de U.S.A. en Zuid Afrika.

Deze afzetmarkten konden echter niet behouden blijven, wegens de onvoldoende kwaliteit van de producten.

De vissersvloot is ondergeschikt aan het Ministerie van Marine. Er bestond een plan om Japanse rederijen naar Argentinië over te brengen, dit onder het bestuur van Peron. Na de vlucht van de diktator wordt dit plan thans beschouwd als een «peronistische dwaling».

# DIESELMOTOREN SEM-CARELS

## INLEIDING

- 1894 — Dr Diesel staat een exclusieve licentie af aan de Gebroeders Carels, Werktuigkundigen te Gent, voor het uitbaten van zijn Belgische brevetten. Enkele jaren volstaan opdat de Carels motor een wereldfaam verwerft. Motoren geleverd voor 1914 zijn nog steeds in dienst.
- 1920 — De Carels Werkhuizen breiden hun werkzaamheden uit en de hervormde maatschappij neemt de naam van «Société d'Electricité et de Mécanique» «SEM». De bouw van de Sem-Carels dieselmotor wiens faam steeds groter wordt, blijft één der bijzonderste productie-takken van de SEM.
- 1956 — De Sem-Carels dieselmotoren hebben meer dan 60 jaren ondervinding op hun actief. Ze worden gebouwd voor vermogens van 300 tot 4.000 PK en zijn van het 4-takt, enkel werkende type met verticale cilindres in lijn.

Naast het traaglopende en zeer stevige type 35, welke goed gekend is in de zeevaartmiddelen, begint de motor type B 3, met middelmatige snelheid een schitterende loopbaan op het water en, daar hij minder gekend is, zullen wij met de beschrijving van dit type aanvangen.

## MOTOREN TYPE B 3

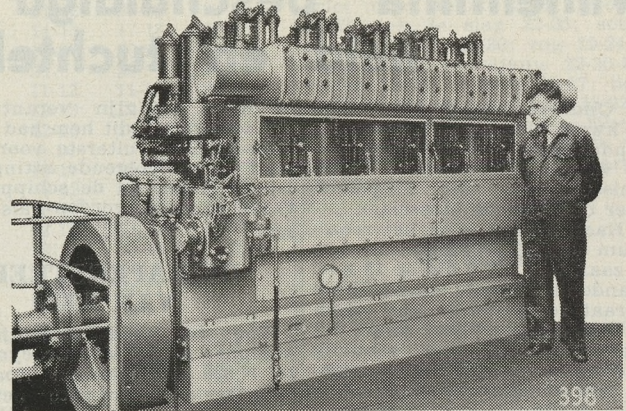
Dit is de kleinste scheepsdieselmotor door SEM gebouwd, maar hij wordt evenals zijn oudere broeders met dezelfde zorg uitgevoerd in al zijn bijzonderheden: 't is te zeggen dat de SEM zich eens te meer heeft laten leiden door de bestendige bekommernis om eenvoud in constructie, veiligheid in werking en gemak van bediening en onderhoud te bekomen, eigenschappen die de faam gevestigd hebben van het merk SEM-CARELS.

In grote lijnen is de motor type B 3 samengesteld uit een fundatieplaat in dewelke de krukas rust, een cilinderblok, verwisselbare cilindervoeringen in dewelke de zuigers zich bewegen en cilindresdeksels welke de cilindres aan de bovenkant afsluiten.

## DIESELMOTOREN : SEM-CARELS

Type 3 B : Cylinder diameter : 270 of 280 mm.  
Zuigerslag : 360 mm.

Type	Aantal cilindres	Toerental omw./min.	Vermogen (PK)		
			zonder drukvulling	met drukvulling matige	hoge
3 B 3	3	500	225	270	—
		600	270	330	—
		—	—	—	—
4 B 3	4	500	300	360	440
		600	360	440	520
		—	—	—	—
5 B 3	5	500	375	450	550
		600	450	550	650
		750	550	675	800
6 B 3	6	500	450	540	660
		600	540	660	780
		750	660	810	960
7 B 3	7	500	525	630	770
		600	630	770	910
		750	770	945	1.120
8 B 3	8	500	600	720	880
		600	720	880	1.040
		750	880	1.080	1.280
9 B 3	9	500	675	810	990
		600	810	990	1.170
		750	990	1.215	1.440
10 B 3	10	500	750	900	1.100
		600	900	1.100	1.300
		750	1.100	1.350	1.600



## 1. Motor type 5B3 van 450 P.K. 600 omw./min

Wij sommen hier enkele kenmerken op die deze motor aan de spits plaatst van de dieselmotoren van gelijke grootte.

**KRUKAS** : zeer ruim bemeten, uit Siemens-Martin staal dat na het smeden, volgens een speciale behandeling voor vezelverschuijing, behandeld wordt tot 65/75 kg/mm<sup>2</sup>. Diameter van de as- en de krukpenen : 230 mm.

**LAGERS** : zowel de drijfstangkoppen als voor de grondlagers wordt één type stalen schalen voorzien, door een centrifugatie aangegoten met wit-metaal van allereerste kwaliteit.

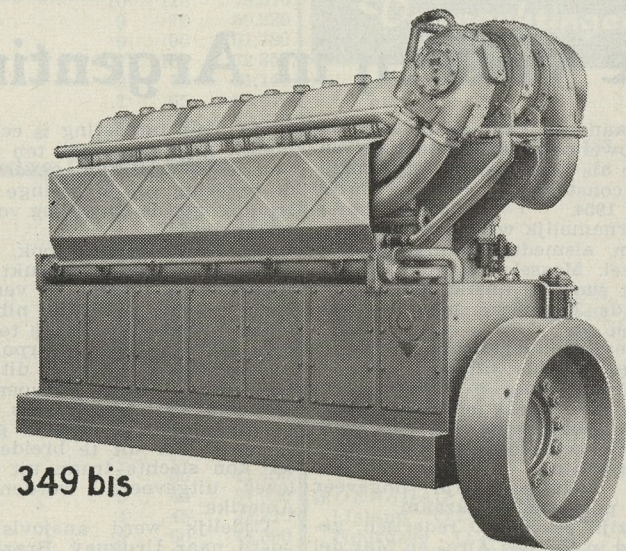
**NOKKENAS** : door de krukas aangedreven door tussenkomst van tandwielen langs de regulatorzijde.

**BRANDSTOFFPOMPEN** : in 2 delen en gemakkelijk verstelbaar op de nokkenas.

**DRIJFSTANGEN** : uit gestampt chroom-Vanadium staal. De kap van de drijfstangkop wordt verbonden aan het drijfstanglichaam door 4 bouten uit gesmeed staal van hoge kwaliteit. De moer van iedere bout is verzekerd door een conische verzekeringsvijs in staal, hetgeen een perfecte moervaststelling toelaat, zelfs na herhaaldelijk losbouwen.

**ZUIGERS** : uit speciaal lichtmetaal, gegoten in metalen schalen.

**ZUIGERPENNEN** : vrije zuigerpenen, uit gecementeerd en gehard staal.



## 2. Motor type 6 B 35 van 660 P.K. aan 600 omw./min

**CYLINDERVOERINGEN** : uit gelegeerd gietijzer bevattende koper, chroom en nikkel, met zeer hoge sleetweerstand. Zij worden mechanisch afgewerkt door een nauwkeurig honen.

**KLEPPEN** : uit vuurvast gesmeed staal. Ze bewegen zich in een verwisselbare gietijzeren leidbus.

**SMERING** : alle onderdelen worden automatisch onder druk gesmeerd door een ingebouwde tandwielpompe en de olie wordt iedere omloop gefiltreerd en afgekoeld.

**STARTEN** : door samengeperste lucht bevat in een fles.

**WATERPOMPEN EN LUCHTCOMPRESSOR** : kunnen aangebouwd worden indien gewenst door de klant.

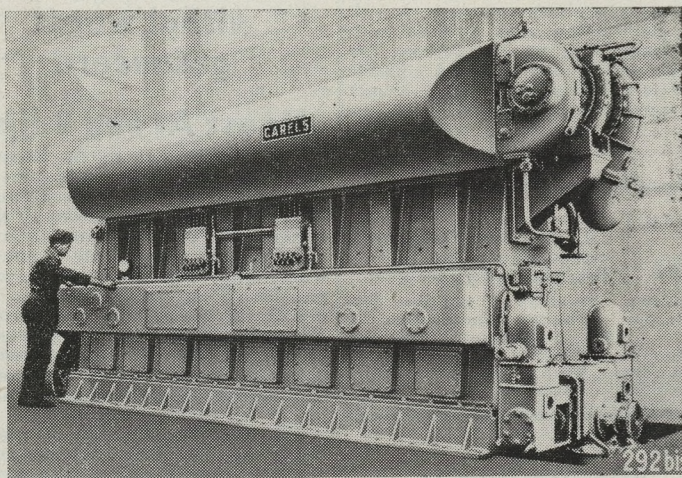
**OMKEERKOPPELING** : gewoonlijk met hydraulische bediening en met reductor.

**DRUKVULLING** : de motor type B 3 werd van het begin af ontworpen om de hogere mechanische krachten voortkomende van de drukvulling te kunnen verdragen, en het is daardoor dat de meeste onderdelen gelijk zijn voor de motoren met of zonder drukvulling.

De drukvulling geschiedt volgens het systeem Bücht bij middel van een Brown-Boveri turbocompressor waarvan de turbine aangedreven wordt door de uitlaatgassen en zo een compressor aandrijft welke lucht aflevert aan de inlaatkleppen onder een lichte overdruk.

**MOTOREN TYPE 35**

De eerste motoren van dit type waren van begin af van zulke kwaliteit dat slechts weinige veranderingen dienden toegepast te worden. Talrijke eenheden zijn in bedrijf sedert meer dan 20 jaar. In grote lijnen bestaat de motor type 35 uit een fundatieplaat in dewelke de krukas rust, een carter in hetwelk het drijfwerk beweegt, cyinders geplaatst op het carter en voorzien van verwisselbare voeringen waarin de zuigers zich verplaatsen en cylinderdeksels welke de cylindere aan de bovenkant afsluiten.



3. Motor type 6 C 35 R rechtstreeks omkeerbaar van 440 - 510 P.K. Aan 350 - 430 omw/min

Deze motor is zeer gekend in de zeevaartmiddelen en wij zullen ons tevreden stellen met enkele noemenswaardigheden op te sommen.

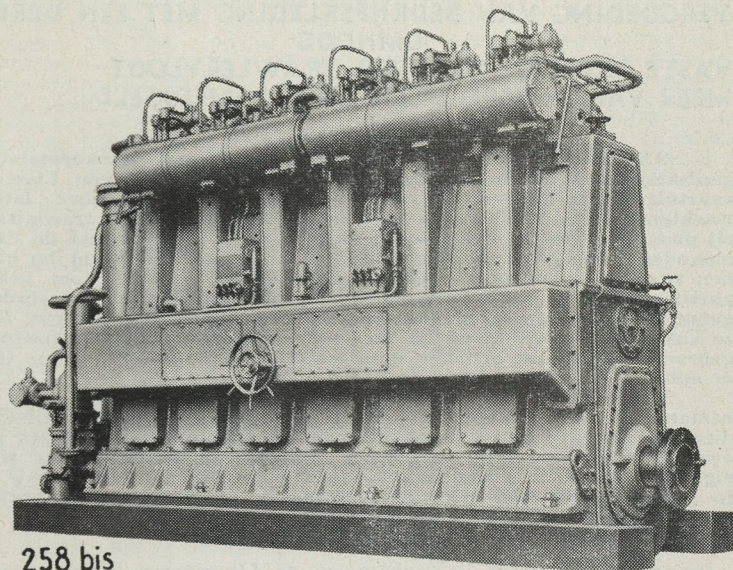
**KRUKAS** : half samengesteld, 't is te zeggen bestaande uit krukken uit gietstaal uit één stuk en tappen uit gesmeed staal.

**LAGERS** : bij dit type motoren hebben wij eveneens verwisselbare schalen toegepast.

**ZUIGERS** : uit gietijzer, van verschillende bouw volgens hun grootte. Voor de motoren met drukvulling zijn de zuigers voorzien van loodbronzen banden die het inlopen vergemakkelijken.

**KLEPPEN** : ingebouwd in verwisselbare klephuizen.

**OMKEERMECHANISME** : de motor van het type 35 kan rechtstreeks omkeerbaar uitgevoerd worden ; in dit geval kan men met één enkel handwiel, met uitsluiting van verkeerd manoeuvreer, naar wens het toerental regelen, de draaizin van de motor veranderen, vooruit of achteruit starten. De drukvulling is echter slechts mogelijk voor niet omkeerbare motoren, zoals deze gebruikt in treilers waar gewoonlijk een hydraulische bediende omkeerkoppeling, met of zonder snelheidsreductor, tussen de motor en de aslijn geplaatst wordt.



4. Motor type 8 D 35 PS van 1160 - 1300 P.K. aan 333 - 375 omw/min

Inderdaad grijpt er, bij het omkeren van de draaizin, een functie verwisseling plaats tussen in- en uitlaatkleppen. De SEM heeft bijgevolg de SEM-CARELS dieselmotor type 98 ontworpen met een verdeling die de drukvulling ook toelaat bij rechtstreeks omkeerbare motoren.

Deze motoren hebben kunnen genieten van de lange onderverinding verworven op de motoren type 35, daar de bijzondere veranderingen in feite betrekking hebben op het aanbrengen van een nokkenas welke een dubbel stel nokken draagt. Hierop volgt een tabel welke de verschillende grootten opsomt van de dieselmotoren type 35 en 98. De vermogens volgen zich zulkdanig op dat het mogelijk is voor elk geval een motor te bekomen die nauwkeurig aan de vereisten van de klant beantwoordt.

Opdat een motor rechtstreeks omkeerbaar zou kunnen zijn moet hij minstens 6 cylindere hebben.

**LAATSTE BERICHT**

Teneinde onmiddellijk dieselmotoren van grote vermogens te kunnen bouwen heeft de SEM zojuist een licentie-contract ondertekend welke haar toelaat de M.A.N. tweetakt dieselmotoren, met kruis- hoofden te bouwen voor vermogens van 2.200 tot 11.250 PK met snelheden tussen 225 en 95 omw/min.

Dit type motor is bijzonder goed geschikt voor het gebruik van zware «fuel oil» door het feit dat de motorcylinders volledig afgezonderd zijn van het oliebad en onder andere toelaat de zuigers te smeren met nieuwe emulsie, onlangs op punt gesteld door de grote petroleummaatschappijen, welke zeer voordelig is voor de levensduur der cylindervoeringen.

**DIESELMOTOREN : SEM-CARELS**

Type 35 en 98

Grootte	Aantal cylind.	Boring mm.	Slag mm.	Motoren zonder drukvulling		Motoren met drukvulling		Motoren zonder drukvulling		Motoren met drukvulling	
				Vermogen in PK per cylind. aan toerental	Toerental	Vermogen in PK per cylind. aan toerental	Toerental	Vermogen in PK per cylind. aan toerental	Toerental	Vermogen in PK per cylind. aan toerental	Toerental
				min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
BC 35	3 à 8	270	420	58	66	375	475	—	—	—	—
C 35 — C 98	3 à 8	305	470	74	85	350	430	110	133	350	430
D 35 — D 98	3 à 8	340	525	97	103	333	375	145	162	33	375
E 35 — E 98	3 à 8	380	560	117	130	300	350	175	200	300	350
E 98 L	6 à 8	380	720	115	134	230	280	172	210	230	280
F 98	6 à 10	450	630	155	178	250	300	230	275	250	300
F 98 L	6 à 10	450	860	155	185	185	230	235	288	185	230
G 35	6 à 10	525	720	196	228	200	250	—	—	—	—
G 98	6 à 10	525	750	200	240	200	250	300	375	200	250
GS 35	6 à 10	525	800	188	228	170	225	—	—	—	—
G 98 L	6 à 10	525	1000	204	253	150	200	—	—	—	—

# Nieuws uit Ymuiden en Nederland

## TWEEDE STAKING IN EEN JAAR VOORKOMEN

### VERGOEDING VAN BEDRIJFSKLEDING MET EEN DERDE OMHOOG VASTE GAGES OP IJMUIDER TRAWLERVLOOT MEER VAKANTIERECHTEN EN 3/4 SMEESGELD

ONDERHANDELINGEN TUSSEN de erkende werknemersorganisaties in Nederland en de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden, die ruim vier jaar op zich hebben laten wachten nadat de collectieve arbeidsovereenkomst van de trawlvissersrij door de werknemers was opgezegd, hebben er thans na de drie maanden lange staking in het begin van het jaar toe geleid dat binnen twee maanden aanzienlijke wijzigingen in de CAO door beide partijen zijn aanvaard. Een verbetering, die aanzienlijk kan worden genoemd, is de verhoging van de vaste gage met 33 1/3 percent. Deze vaste gage wordt namelijk op f.230 per maand voor een matroos gebracht. Daarnaast genieten deze opvarenden nog 0.85 percent van de opbrengst der vangst.

Van het lever en het kuitgeld zal voortaan drie kwart aan de bemanning worden uitgekeerd, er zal vergoeding voor bedrijfskleding worden uitgekeerd, de positie van de tremmer is verbeterd en ook de vakantieregeling, en toeslag ondergingen aanmerkelijke wijzigingen. Tenslotte kwamen beide partijen overeen een commissie in te stellen, die de voeding op de IJmuidense trawlervloot zal bezien en binnenkort met voorstellen zal komen.

De onderhandelingen die gevoerd zijn door de Vereniging van Reders van Vissersvaartuigen te IJmuiden aan de ene kant en de centrale van Zeevarenden ter Koopvaardij en Visserij, de Christelijke Bedrijfsgroepen Centrale en de R. K. Bond van Werknemers in het Transportbedrijf St Bonifacius aan de andere kant, bereikten donderdagavond 't stadium, waarop het mogelijk was omtrent de resultaten een mededeling te doen.

### AANZIENLIJKE VERHOOGING

De vaste gage van de matroos zal van f.172.50 worden gebracht op f.230, terwijl de vaste gages van de overige opvarenden op de trawler overeenkomstig de bestaande rangverhouding zal worden geregeld.

De positie van de tremmer, die tot nu toe f.148 aan vaste gage had en een percentage van 0.65 percent is gewijzigd. Deze man, die de kolen uit de bunker naar de stookplaat stuwt, verdient voortaan f.197 als vaste gage en daarnaast een besommingspercentage van 0.85 percent.

### LEVER- EN KUITGELD

De opbrengst van de aangevoerde lever en kuit komt voortaan ten goede aan de bemanning van de trawler na aftrek van 25 percent ter dekking van de aanvoer en verkoop door de reder te maken kosten. Voorheen deelden reder en bemanning de opbrengst.

Ter tegemoetkoming in de kosten tot aanschaf van werkkleding zal voortaan aan elke opvarenden een bedrag van f.5 per maand worden uitgekeerd. Deze uitbetaling geschiedt twee maal per jaar, namelijk op 30 juni en 31 december. De uitbetaling geschiedt voorts alleen aan de opvarenden, die op het tijdstip van de uitbetaling gedurende tenminste zes maanden in vaste dienst van de rederij zijn. Tot op heden kenden de bemanningen van trawlers geen enkele vergoeding in deze.

### VAKANTIERECHTEN

De vakantie van de opvarenden

op de IJmuidense trawlervloot is ook beter geregeld voor de toekomst. Zij is uitgebreid tot vijftien dagen (vroeger twaalf) per vol jaar dienstverband.

Ingevoerd wordt een vakantietoelag, die twaalf maal het voor de rang geldende van de zeeongevalenwet bij een vol jaar dienstverband bedraagt.

De verwerving van deze vakantierechten zal worden losgemaakt van het schip. Deze maatregelen zullen ingaan met het vakantiejaar dat op 1 juli van dit jaar begint.

De andere maatregelen, zoals de vaste gage-verhoging, de wijziging in de positie van de tremmer, het lever- en kuitgeld en de tegemoetkoming in de kosten van de bedrijfskleding hebben als datum van ingang 1 april 1956 gekregen, zodat met terugwerkende kracht zal worden uitbetaald, zodra het College van Rijksbemiddelaars haar goedkeuring aan de nieuwe wijzigingen heeft gegeven.

Ten aanzien van de voeding op de IJmuidense trawlervloot is een kleine commissie uit de bij de onderhandelingen betrokken partijen samengesteld.

Hierin hebben zitting twee leden van de redersvereniging, twee van de vakorganisaties, twee van het bedrijf en een deskundige. Deze commissie zal in overleg met de trawlervloot op korte termijn voorstellen uitwerken, die ter nadere beslissing aan de partijen zullen worden voorgelegd.

### MEER WIJZIGINGEN

Zowel door de Redersvereniging te IJmuiden als door de werknemersorganisaties zijn behalve de al genoemde punten nog een aantal waarover verdere onderhandelingen tussen de partijen in de komende maanden zullen plaats vinden. Het tot nu toe bereikte resultaat zal echter al door ieder der partijen zo spoedig mogelijk aan haar leden ter goedkeuring worden voorgelegd. Zodra deze goedkeuring en die van het College van Rijksbemiddelaars is verkregen, zal nabetaaling van het onder de punten «Gages», «tremmer» en «Lever- en kuitgeld» gestelde over de reeds in april van dit jaar verstreken tijd worden gedaan.

## OVV : «NU DE LOGGERVLOOT»

De OVV, die de drie maanden lange staking op de trawlervloot als niet erkende werknemersorganisatie heeft gesteund, heeft als vervolg op de publicatie van de wijzigingen in de CAO meegedeeld dat door de vissers met deze staking een grote overwinning is behaald. De trek naar de trawlervloot zal volgens het OVV groter worden met deze nieuwe CAO en naar de mening van een der hoofdbestuurders zijn nu moeilijkheden op de loggervloten van Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen te verwachten, daar men ook daar op een loonsysteem met een dergelijke hoge vaste gage is gesteld. Tot nu toe kent men daar het systeem van het garantieloon; een systeem dat de IJmuidense reders ook wilden invoeren, maar waartegen de bemanningen van de trawlers in opstand kwamen. Dat de erkende werknemersorganisaties nog meer hebben gekregen, dan het OVV en de stakende vissers vroegen, is volgens het bestuur van de OVV verklaarbaar. Men vroeg f.220 en het gehele lever- en kuitgeld. Thans wordt f.230 gegeven en drie kwart van het lever en kuitgeld.

## 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. Tele-  
gramadres : «Rijnstroom». (107)

## Nieuweling in IJmuiden «Dirk Maria» KW 80 al ter visserij

Zaterdag is van IJmuiden uit een nieuwe Katwijkse motorlogger ter visserij op de Noordzee vertrokken. Deze nieuwe logger, die veel overeenkomst heeft met de onlangs in de vaart gekomen trawler IJM 28 «Amsterdam» werd gebouwd bij de N.V. Scheepsbouw en reparatie-werf «De Hoop» v.h. gebr. Boot te Leiden en werd ontworpen door de IJmuidense scheepsbouwkundige Ab Borgart. De KW.80 «Dirk Maria» zoals het kenmerk en de naam van het schip luiden, staat onder commando van schipper Cees v.d. Plas (vroeger op de KW.74 «Hette Margarethe») en is het eigendom geworden van de N.V. Visserij Mij Kennemerland.

De proefvaart, die precies een week tevoren van Vlaardingen naar IJmuiden over de Noordzee had plaats gevonden heeft de genodigden al de overtuiging gegeven welk een voortreffelijke accommodatie dit nieuwe schip van de bouwers en ontwerper had meegekregen. Dit vijfde nieuwe schip van «Kennemerland» na de oorlog is zoals de meeste vissersvaartuigen, die de laatste jaren worden opgeleverd, over bakboord dichtgebouwd. Drie driepersoons hutten kregen een plaats in het dekhuis en voorts treft men er ook de wasplaatsen, toiletten, messroom en een douche- en opbergplaats voor kleding. Het dekhuis is zowel aan stuur- als bakboord binnen te gaan.

De schipper heeft zijn hut op de brug temidden van de apparaten. Op de brug treft men een gecombineerd echolood-visloupe en in z'n hut zijn de zender-ontvanger en 't asdic-plaatsbepalingsapparaat opgesteld.

In de motorkamer werd door Brons een 550 pk motor geïnstalleerd die aan de zijkant een 100 pk motor voor de winch en een 40 pk hulpmotor heeft.

De tonnage van deze nieuweeling is 27 ton bruto, 130 ton netto en als visruimcapaciteit wordt 2800 kisten genoemd. De lengte van de «Dirk Maria», die in een logger voor de rederij N. Haasnoot te Katwijk een zusterschip krijgt, is 40.25 meter, de lengte tussen de 7.64 meter en de holte 3.56 meter. loodlijnen 37.47 meter, de breedte 7.64 meter en de holte 3.556 meter.

## Arbeid in IJmuidens vishal wordt gesaneerd

### Naast A- een B-lijst

Met kracht zal in de komende maanden 't al lang bestaande probleem van de arbeidsverdeling in de IJmuidense vishallen worden aangepakt, zo vernemen we. Besprekingen tussen de vertegenwoordigers van de werknemersorganisaties en de werkgevers hebben er al toe geleid, dat overeenstemming op bepaalde punten is verkregen. Zo zal worden overgegaan tot de opstelling van een B-lijst naast de al bestaande A-lijst

Op deze B-lijst zullen ongeveer zestig losse reserve visknechten voorkomen, die geen garantieloon zullen ontvangen. Men hoopt hiermee het probleem van de arbeidsreserve in IJmuidense vishallen op te lossen en de beunhazen - meest werknemers in de continubedrijven die iets trachten bij te verdienen - te weren.

Van de vishal wil men een gesloten bedrijf maken, in die zin, dat elke visknecht in het bezit behoort te zijn van een arbeidskaart. Zij, die niet in het bezit zijn van een dergelijke kaart, zullen geen arbeid in de hallen mogen verrichten. Het werk wordt zodoende voor de bona fide visknechten gereserveerd. De beunhazen beletten deze visknechten op het ogenblik nog vaak om een weekloon in de hallen te verdienen.

De visknechten, die op de B-lijst worden geplaatst, zullen dus niet zoals de A-lijsters een garantieloon ontvangen. Wel krijgen zij 15 percent meer salaris dan de A-lijsters. Vijf percent krijgen zij in handen; tien percent wordt in een fonds gestort, waaruit het vakantiegeld wordt gefinancierd. Men is er van overtuigd, dat de visknechten van de B-lijst een behoorlijk inkomen zullen kunnen verwerven.

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

NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD

## 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.

# Brief uit Yerseke

Nr 597 YERSEKE 9-6-'56

## OESTERVERZENDING OVER DE MAAND MEI 1956

De cijfers hieromtrent kwamen weer te onzer beschikking benevens ter vergelijking die over dezelfde maand '55. Hieruit blijkt dat dit jaar werden verzonden in Nederland 9.528 en vorig jaar 5.070 naar België nu 74.913, toen 23.800 naar Engeland nu. 16.400 toen 13.000 naar Duitsland nu 1.000 toen 600 naar Frankrijk nu 125 (verleden jaar geen) en tenslotte naar «diverse landen» nu 100 toen 200 stuks. In totaal nu 102.066 tegen vorig jaar (slechts !) 42.670. Een voordelig verschil dus voor mei '56 van bijna 60.000. Terwijl tot 31 mei in totaal 20.917.178 stuks werden verzonden en de verzending hoewel officieel nog toegeestaan reeds een paar weken is beëindigd meent men (in ons plaatselijk blad) dat de 21 miljoen niet zal worden gehaald (Wat vorig jaar wel het geval was menen we). De reden waarvan alle afnemers (behalve diverse landen) meer afnamen dan in dezelfde maand van vorig jaar weten we niet en ook ons plaatselijk blad maakt er geen gissing naar. En hiermee is dan weer een oesterseizoen besloten.

Aangevangen onder heel bijzondere omstandigheden (zeer ten voordele van de verzenders overigens !) maar toch met de verwachting dat een betere regeling dan vorig jaar ook wel een betere gang van zaken zou bewerkstelligen liep uit op een (vrijwel volledig) fiasco.

Zodat om een nog slechter verloop in 't volgende seizoen te voorkomen onder meer 3 miljoen oesters werden vernietigd.

Enfin «Gedane zaken nemen geen keer» zegt een spreekwoord en een ander gezegde luidt «Een volgende keer beter».

## EEN NIET TE VERSMADEN DOUCEURTJE

Zoals steeds werd op de geleverde mosselen in het afgelopen seizoen slechts een voorlopige prijs uitbetaald. Na aftrek van alle onkosten wordt van het overschot van het ingehouden prijsgedeelte iedere kweker naar gelang van z'n leveringen uitbetaald. Dit overschot bedroeg genoeg om van ieder geleverde 100 kg nog f.1.43 bijbetaald te krijgen. Voorwaar niet slecht ! De berichtgever in ons plaatselijk blad roept uit : «Wat een goede organisatie toch vermag !» Er valt veel te leren uit de gang van zaken bij de mossels voor de oesterhandelaars, en, kwekers meent hij. Wat we niet willen betwisten. Dat hij het onuitgesproken evenwel toch mogelijk schijnt

te achten ook voor de oesters zo gunstige resultaten te bereiken alleen door goede organisatie zijn we bepaald niet met hem eens. Een factor, het op dit ogenblik grote verschil tussen oesters en mossels ziet hij schijnbaar voorbij. Want oesters zijn er zeker een derde van 't geen kan worden afgenomen teveel en bij de mossels zag men dit jaar juist het tegenovergestelde. We geloven als er in plaats van laten we zeggen 600 duizend in voorraad waren wel andere dingen te zien zouden komen ondanks de zo vurig begeerde organisatie.

# Berichten aan Zeevarenden

## FRANKRIJK

### 12-64 — Haven van Duinkerke Werking van de sluis «Trystram»

Van maandag 11 juni 1956 om 0000h, zal de sluis «Trystram» bij dag en bij nacht bestendig in werking zijn. Deze regeling vervangt en vernietigt deze vermeld in B.A. Z. 25-117-1955.

(Med. «Ponts et Chaussées», Duinkerke 4-6-56 — H.22608).

## BELGIE

### 12-66 — Belgische kust Veiligheidsmaatregelen

Uit reden van veiligheid worden de yachten, kruisende vóór Duinbergen en Knokke, verzocht op een afstand van minstens 500 m verwijderd te blijven van de zeedijkkrui.

### 12-67 — Schelde — Betonning Plaat en Schaar van Ouden Doel Verlegd

Zwarte spitse ton nr 89, ong. 40 m. in de richting 079° in 68 dm water op 51°20'44"N 4°15'43".5E.

Zwarte lichtboei nr 91, ong. 90 m. in de richting 312° in 68 dm water op 51°20'27".5 N 4°16'01".5E.

Zwarte spitse ton O.D.3, ong. 175 m in de richting 063° in 38 dm water op 51°20'08"N 4°15'55".E.

Rode stompe ton O.D.6, ong. 210 m. in de richting 008° in 31 dm water op 51°20'21.5N 4°15'45".E.

In de zwarte boeienlijnen Nrs 87, 89, 91 staat thans minstens 52 en 54 dm water, met een tamelijk steile glooiing.

In de rode boeienlijnen nrs O.D.4-6 WZHS, lichtboei F-O.D. : 27 en 34 dm.

In de zwarte boeienlijnen nrs O.D.1 en 3 : 24 dm.

Middenvaarwaters in het Schaar van Ouden Doel : 30 dm.  
(Antwerpse Zeediensten 24-5-56 — H.22549).

Zie Belg. krt. «Schelde».

# Havenbeweging

## OOSTENDE

Gedurende de maand mei 1956 was de scheepvaartbeweging als volgt :

Bij het invaren vinden we op de eerste plaats de Belgische vlag met 24 eenheden metende 9.708 T.M. ; dan volgen op de tweede plaats de Nederlandse vlag met 12 eenheden metende 2.385 T.M. ; op de derde plaats de Duitse vlag met 5 eenheden metende 1.496 T.M. ; op de vierde plaats de Engelse vlag met 2 eenheden metende 251 T.M. ; dan komen de Russische en Finse vlaggen met elk één eenheid metende respectievelijk 953 T.M. en 427 T.M.

In totaal deden 45 zeeschepen met een gezamenlijke tonnemaat van 15.220 T.M. de haven aan, en 45 zeeschepen met een gezamenlijke tonnemaat van 15.109 T.M. vaarden de haven uit.

### WE VOERDEN VOORAL IN :

500 stds hout uit Zweden door 3 schepen ;

1.654 Ton kolen uit Groot-Brittannië door 5 schepen ;

833 Ton stukgoederen uit Groot-Brittannië door 16 schepen ;

806 stuks vee uit Ierland door 4 schepen.

In totaal werden 5.399 Ton goederen door 45 schepen aangevoerd.

### WE VOERDEN VOORAL UIT :

3.250 Ton cokes naar Denemarken door 4 schepen ;

2.847 Ton stukgoederen naar Groot-Brittannië door 20 schepen ;

1.360 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië door 5 schepen ;

397 Ton aardappelen eveneens naar Groot-Brittannië door 2 schepen.

In totaal werden 7.854 Ton goederen door 45 zeeschepen uitgevoerd.

De regelmatige lijn Oostende-Dover verzekert door de staatspakketboten boekte gedurende de maand mei 1956, 76 reizen, 29.418 passagiers werden ontscheept en 25.893 scheepten in ; 1.105 auto's werden gelost tegen 1.206 geladen.

Vergeleken met de maand mei 1956 werden 2.559 passagiers meer ontscheept ; 6.069 meer ingescheept 210 auto meer gelost en 151 meer geladen.

Gedurende de week van 6 tot 13 juni 1956 was de goederenbeweging als volgt :

## INVOER

550 Ton kolen uit Groot-Brittannië en bestemd voor de Elektriciteitscentrale ;

860 stds. hout uit Finland en Zweden en bestemd voor de houtinvoerders firma Houtimport en firma Deweert ;

200 stuks vee uit Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;

Stukgoederen uit Groot-Brittannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende - Tilbury en Oostende - Dover.

## UITVOER

400 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië ;

1.500 Ton cokes naar Zweden ;

Stukgoederen naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende - Tilbury en Oostende - Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode gebeurde als volgt :

## ZEEBRUGGE

### STATISTIEK - MEI 1956

In mei 1956 zijn 125 zeeschepen metende 179.131 ton, de haven binnengelopen, tegen 92 zeeschepen, metende 129.699 ton in 1955.

De ladingen in mei 1956 bedroegen 28.509 ton bij de aanvoer en 26.926 ton bij de uitvoer, tegen respectievelijk 33.303 ton en 29.877 ton in mei 1955.

De binnenscheepvaart telde in mei 1956, 221 lichters, metende 86.392 ton met 48.402 ton goederen bij de aanvoer en 28.798 ton goederen bij de uitvoer, tegen respectievelijk 155 lichters, metende 58.704 ton met 43.793 ton goederen bij de aanvoer en 15.647 ton goederen bij de uitvoer in mei 1955.

Gedurende de eerste 5 maanden van 1956 boekte men 721 zeeschepen metende in totaal 992.588 ton met 275.633 ton goederen bij de aanvoer en 167.853 ton goederen bij de uitvoer, tegen 501 zeeschepen metende 698.664 ton met 129.250 ton goederen bij de aanvoer en 118.017 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste 5 maanden van 1955.

De algemene goederenbeweging gedurende de eerste 5 maanden van 1956 bedraagt 716.657 ton tegen 512.028 ton gedurende de eerste 5 maanden van 1955.

## NEDERLAND

### 12-68(T) — Wielingen Wrakken

#### Opruimingswerkzaamheden

Posities :

a. ong. 51°24'.6N 3°20'.3E.

b. ong. 51°24'.2N 3°21'.6E.

In verband met opruimings- en duikerswerkzaamheden zijn bij de wrakken a. «Steel Traveller» en b. «Fort Maisonneuve» respectievelijk 3 en 4 meer- en werkboeien gelegd.

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken».

Ned. B.A.Z. 121-1696(T)—H.22562.

### 12-69 — Wielingen Walvischstaart — Ton gelegd

Positie : 51°27'05"N 3°26'34"E.

De groene spitse ton, gemerkt «P», is gelegd in bovenvermelde positie.

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken».

Ned. B.A.Z.124-1739 — H.22591.

### 12-70 — Wielingen Be-N Nieuwe Sluis

#### Verboden ankerplaats Lichtboeien

2. Positie : ong. 51°25'.0N 3°30'.1E.  
De tijdelijk gelegde groene wraklichtboei en de twee meerboeien zijn opgenomen.

2. De beide BWVS lichtboeien «GG» zijn herlegd in de posities :  
a. 51°25'01"N 3°30'07".E.  
b. 51°24'57"N 3°30'12".E.

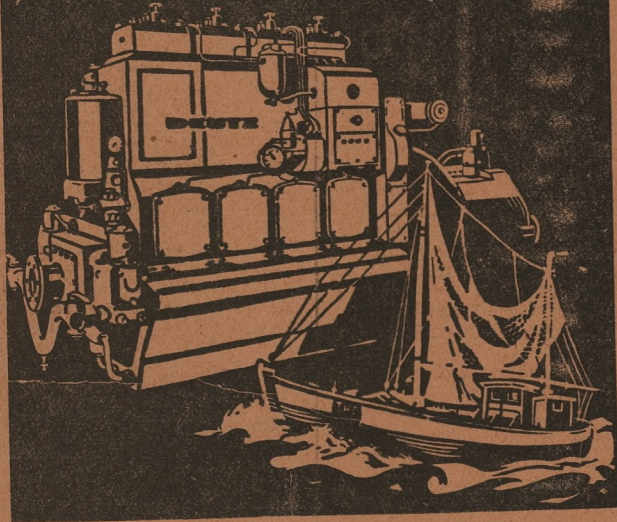
3. Het is voor alle schepen verboden te ankeren en te vissen in het gebied, begrensd door de meridianen van 3°29'34"E en 3°30'46"E, de parallel van 51°25'01"N, en de kust.

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken».

Ned. B.A.Z. 124-1740 — H.22591.

# DEUTZ

## Diesel



### DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

### VALCKE Frères N.V.

### Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

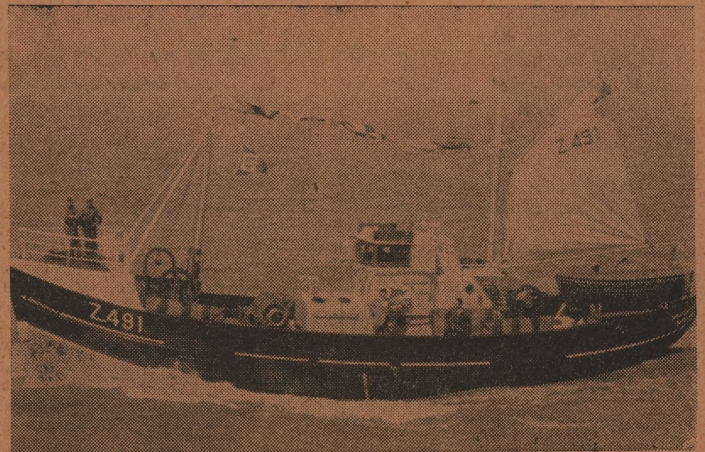
(33V)

# 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. 185.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHEEPSWERF

## Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI, 2

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten  
Artikelen voor vissersvaartuigen

### GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

### Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herv verzekeringen

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

