

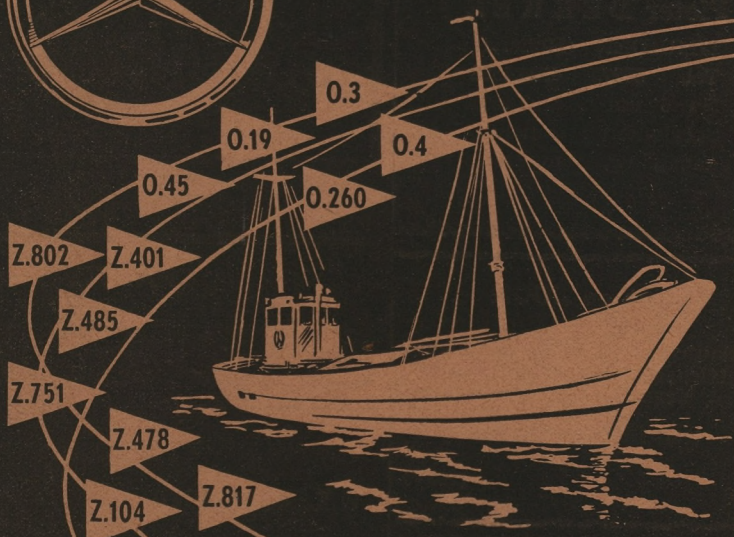


# Het VISSERIJBLAD

## MERCEDES BENZ



### Scheepsmotoren



Alleenverkoop voor België

**N.V. Eugene HERBOSCH**

4. Van METERENKAAI - Antwerpen

Vertegenwoordiger voor de Belgische kust **A. VERSLUYS**

Zegelaan 18, Bredene a/Zee Tel. : 746.56



(A51V)



# Adreslijst van Nederlandse Firma's



**SCHEEPSDIESEL-  
MOTOREN**

De eenvoudige standaard-  
motor voor de visserij.

**VERDELER** voor de Belgische en Nederlandse  
visserij

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

**Haringroothandel**  
**CORNELIS VROLIJK'S**  
**VISSERIJ My n.v.**  
IJMUIDEN  
(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319  
(96)

**N. V. v.h. C. DEN DULK**  
**KATWIJK AAN ZEE**  
Rederij Haringhandel  
Koelhuis  
Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670  
(100)

Wilco



Een jaar volledige garantie

118

**«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)

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

**ZEEVISHANDEL**  
**Pieter DEKKER**  
IJMUIDEN (Holland)  
Tel. 5637, 4524.4822  
Na 6 uur : 4732-4595  
Specialiteit : schelvis,  
kabeljauw, makreel,  
— haring, enz. —  
(80V)

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

# Havenbeweging

## OOSTENDE

Gedurende de week van 25 tot 31 juli 1956 was de goederenbeweging als volgt :

### INVOER

2.350 Ton mazout ;  
850 Ton grint uit Duitsland ;  
600 Ton zand uit Holland ;  
350 Ton soad ;  
200 Ton dakpannen ;  
300 Ton kolen ;

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

### UITVOER

200 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië ;  
300 Ton cokes naar Zweden ;  
500 Ton cokes naar Denemarken ;

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

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde week was als volgt :

### VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES  
PRIJS-COURANTEN  
BRIEFHOOFDEN  
FAKTUREN  
OMSLAGEN

wendt U tot  
de drukkerij :

**HET VISSERIJBLAD**  
**18, St. Jorisstraat, 18**  
**OOSTENDE**

Voor Nieuwbouw en  
Herstelling van Schepen  
N. V.

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

(11)

CHANTIERS et ARMEMENT

**SEGHERS**

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN  
**DIESELMOTOREN**

ZANDSTRALEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dakwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

**Winslow**

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

# Net VISSERIJBLAD

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

Verantw. Druk.-Uitgeefster  
Simonne BCLLINNE  
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

# Wij... kleine mensen

**L**aat ons deemoedig op de borst kloppen en zeggen : door onze schuld, door onze allergrootste schuld...

Het zal inderdaad door onze allergrootste schuld zijn als wij niet worden wat we hadden kunnen zijn.

Zeker, we hebben prachtige schepen, we hebben moderne transportmiddelen, we hebben mooie viswinkels, we hebben gelegenheid genoeg om af en toe te zeggen : het is in ons land minstens even goed als op een ander.

Maar we hebben een groot gebrek, we missen samenhang en samenwerking.

xxx

**E**n als we dan op onze borst kloppen, moeten we denken op talrijke initiatieven die bij ons op papier gezet zijn geworden en... door het buitenland overgenomen omdat wij de moed hebben gemist samen te werken om tot iets te geraken dat in het belang is van allen.

Laat het ons eerlijk zeggen, wij zijn kleine mensen en zullen het blijven omdat we te individualistisch kijken en misschien wel gewaar geworden zijn dat het nog moeilijker alleen kan gaan, maar toch nog altijd hopen alleen over te blijven.

We missen wel niet de werkelijkheidszin, maar we missen de MOED tot realisme, omdat het pijnlijk is een stukje van ons eigen zelf — vrijwillig — af te staan en dat het anderen zal kunnen beter gaan dan wij het zelf zouden wensen.

Dan vinden we duizenden kleinigheden om onderling over te vitten, bijkomstigheden die de grote vraagstukken die gemeenschappelijk moeten opgelost worden, uit het oog doen verliezen.

xxx

**V**erdeel en heers, was de kernspreuk van het oude Rome. Dat was twee duizend jaar geleden. De spreuk hebben we onthouden, maar twintig eeuwen waren nog niet voldoende om de les te leren die er aan verbonden is, ook al dragen we — als Belgen — sinds een en een kwart eeuw de leus : eendracht maakt macht.

Het ware onbegonnen werk al de nadelen op te sommen die we al gekend hebben door deze verdeeldheid. Ook het feit dat we honderden voordelen hebben moeten ontberen door gebrek aan eendracht is een nadeel.

Het ware niet alleen onbegonnen werk alles op te sommen, het is tevens nutteloos.

Hoe dikwijls wordt niet gezegd : moesten we eendrachtig kunnen blijven, hoe snel zouden we dit of dat niet bekomen. Of nog :

dat is weer een gevolg van de spijtige verdeeldheid.

Gaan we het maar eerst bij ons zelf na, doen we eens dit gewetensonderzoek.

xxx

**W**elke miseries, welke hinderpalen voor vooruitgang, vormen niet de innerlijke verdeeldheid in iedere bedrijfstak zelf ? Wat schoons zou er niet kunnen opgebouwd worden als elk zijn steentje bijbrengt ?

Welke plannen zouden niet kunnen verwezenlijkt worden die geheel het bedrijf ten goede komen, moest er meer verstandhouding tussen de verschillende takken zelf tot stand komen en de details over het hoofd gezien ?

Welk blok zou er niet kunnen gevormd worden tegen de buitenlandse indringing, die stilaan, maar elk jaar meer, groter wordt.

Hoe laat de middenstand — door haar innerlijke verdeeldheid — zich niet afperzen en uitknijpen door andere machten die meer begrip hebben van samenwerking en eenheid.

xxx

**W**ij zijn kleine mensen omdat we ons zo gemakkelijk laten beïnvloeden door onze rechtstreekse voordelen en zelfs de dag niet zien die onmiddellijk volgt op deze voordelen.

Het gaat daarom niet altijd beter in een ander land. Maar we moeten ook wel eens de moed hebben onze eigen fouten te ontdekken en onze mislukkingen en verwezenlijkingen te toetsen aan wat op een ander geschiedt.

Dan zien we wellicht dat op een ander een zichtbare band geweven is die de verschillende bedrijven aaneenbindt en dat het juist die band is die tot prachtige resultaten op bepaalde terreinen leidt.

Die band is er misschien gekomen door bepaalde omstandigheden, door sommige structuurverschijnselen die wij niet bij ons kennen.

Maar daarentegen hebben wij andere dingen die op een ander niet bestaan. Wij staren ons misschien blind op een lichtend punt dat van over de grens komt en zien daarom de mogelijkheden niet die misschien op een andere manier, bij ons bestaan.

En dan kijken we wellicht maar al te veel naar het licht van de zon die onze eigen zaak is en dan worden we maar al te spoedig volledig blind.

J.H.K.



## Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Euphrasie zit al een weeke of zesse te zaagen van : waar gaan we van de reize naartoe in kongee peijee. 'k Zeggen teegen heur : kongee peijee, peinst je gij dat 't geld bij mijn op mijn rik groeit of dat ik een eezel hebben die goudstikjes lost of dat ik goudvisjes vangen. Jammaar, zegt Euphrasie, me kunnen wijnder algelijc hier niet bluuvn binst dat al de gebeurs op vwaagee zijn. Wat zouden ze wel van ons peenzen : dat me geen geld hebben, dat 't slecht gaat met ons.

'k Zeggen 'k trekken mijn daar al niet van aan wat dat te peenzen van onze portemannee, 't biezonderste is datten gevuld is, goed gevuld en datten gevuld blijft en antijdens bijgevuuld wordt. Begint ze zij daar niet te snikken en te bleeten gelijk een klein kind : Hortense van de rosten is naar Oostenrijk en Melanie van de slakken is naar Spanje en Oktavie is ook eentwaar naartoe dat 't veele geld kost en met ons is 't alsan 't zelfste, alsan maar thuis achter mijn stoove zitten en op de kienders passen binst dat je gij in zee zijt.

'k Zeggen, wel je mag een keer mee naar de Witte Bank, ter komen der daar niet veele in kongee peijee. 't Gevolg van mijn woorden : nog meer gejanck. 'k Zeggen wel waar zoudt je dan naartoe willen de ? 'k Weetent 't niet zegt ze. 'k Zeggen : vvala, madam wilt op vwaagee en ze weet zelfs nog niet waar naartoe. Weet je gie het mischien, zegt ze, waar dat je naartoe wilt ? 'k Zeggen : eerlijc gezeld, 'k moeten niet verre gaan voor een gelukkige kongee peijee deure te brengen, steekt gij mijn maar eentwaar in Oostduinkerke in een hoom danfan je gaat wel een keer zien hoe dat ik mijn gaan geneeren : 's nuchtends lange slaapen, gewasschen en gekleed worden van een schoon infiermiejeertje, geheel de dag met dat meisje gaan speelen in de duinen of op strange en 's naavends gaat dat kiend mij in mijn beddetje steeken. Waar zouden 'k meer op mijn gemak zijn ?

Dat kost ze niet verdraagen dat ik mijn vakaanse in zulke een aangename en rustige streeke zouden passeeren. 'k Willen naar de bergen, zei ze, gelijk Hortense en Melanie en al mijn vriendinnen. 'k Zeggen : ehwel, goed, me gaan naar de bergen, morgen vertrekken me, maak je maar gereed en pak niet te veele bagaage mee.

Ze had maar zeevnc valiezen klaar als ik 's anderendaags opstoenden. Wanneer is de trein, zegt ze. 'k Zeggen : trein, wien klapt er van trein ? Me gaan toch naar de bergen, zei ze. 'k Zeggen bah jaa-me, maar moet je daarvoor de trein hebben ? Gaan me misschien per vliegmaschinen, zei ze. 'k Zeggen bijlange niet : me gaan per tandem. Wadde, zei ze, per tandem, zie je zot, en waar gaan ik dan met al mijn valiezen blijven ? 'k Zeggen laat ze maar schoone thuis, 't gaat veele beeter zijn.

Nu als ze zaag datter niettent aan te doen was, klommen we op dien tandem dat ik gehuurd hadden en me waaren 't op naar de

bergen. Den eersten berg was Ichtegem berg langs de toeroetsche steenweg en wijnder steeken om der op te geraaken. 't Zweet stonde gelijk patatten op mijn voorhoofd en als me booven waaren, 'k zegden teegen Euphrasie : dat is sport eh ? 'k Zouden dat meer moeten doen want kijkt een keer waffer bergsje dat me op gereen hebben en 't was toch zoo lastig. Ik velen dat niet zegt Euphrasie, wat is dat zo een bergsje, 'k hebben zelve nooit moeten steeken, 't ging gelijk vanzelfs en 'k hebben ferm maggen freinen of we reen achteruit weere naar beneen.

We hebben op die dag drie kols gedaan gelijk in de roende van Frankrijk : Ichtegem berg, Wijndaale berg en de berg van Hoogede, had Euphrasie der niet bij geweest, 'k giengen meer bergen gedaan hebben : herbergen wel te verstaan en 'k mochten 't heur met handen en voeten ekspliekeren dat dadde een werk van bermherigheid is, de vreemdelingen herbergen, ze voelde weinig voor die deugden.

Me zijn deure gereen tot bij onze boer in Kaktum, je weet wel, en me zijn daar toegestooken in de laaten achternoene, juiste op tijden om aan taafel te schuiven en kernepap te eeten. En dadde achter zulke warmte en dat we de geheele dag in de brandende zonne gereen hadden.

De volgende dag, achter dat me bij onze boer geslaapen hadden, hebben we dan de kols van tweede klasse geprobeerd en wel de kemmelberg, de scherpe berg, de roo berg, de zwarte berg en dien andere berg die in frankrijk staat en waar dat me piekon gedroeknen hebben. 'k Zeggen teegen Euphrasie : je kunt nu aan je vriendinnen gaan gaan vertellen dat me in de fransche bergen gezeeten hebben. Pffff, zei ze, 'k hebben nog geen sneeuw gezien. 'k Zeggen, alzo zijn de vrouwmenschen : ze willen naar de bergen voor 't schoon weere en ze willen in de sneeuw zitten. Schei gij maar uit met je piekon, zei ze, of sebiet zien me nog zwarte sneeuw en maggen we naar huis van armoe.

'k Zeggen, luistert een keer, morgen gaan we de kols doen van de eerste kategorie : de kluisberg en konsoorten en 't zou me niet verwonderen moest er daar sneeuw liggen. Is dat zoo hooge de Kluisberg, vroeg ze. 'k Zeggen hooge is dat wel niet, maar met dat weere dat me de dag van vandaage hebben, mag een mensch hem aan alsten verwachten, tot zelfs sneeuw in volle zomer.

Me hebben afscheid genoomen van Frankrijk en van de piekong en me zijn de volgende dag oover de Kluisberg naar huis gereen. Euphrasie was zoodaanig moe van te stampen dat ze drie daagen lang moeten uitblaazen hebben als me thuishkwaamen, ze koste geen pap meer zeggen. Spijtig genoeg moesten 'k de volgende dag naar zee, zoodat ik niet lange hebben kunnen profieteeren van heur vermoedheid om een schoone kongee peijee te beleeven.

Dat gaat voor een volgende keer zijn.

Stierman Lèeze.

## Onze Scheepsvlag en haar Geschiedenis

### 1. ONTSTAAN DER SCHEEPSVLAGGEN

Het valt moeilijk te bepalen wanneer voor het eerst het gebruik van vlaggen en wimpels op de schepen werd aangewend.

Reeds op afbeeldingen van Phenische en Romeinse transportschepen en galeien vinden we wimpels afgebeeld bovenaan de mast.

Op de oudste stedelijke zegels, welke schepen voorstellen, wappert van de top van de mast vaak een vierkante bannier.

Het zegel van Dover, daterend van de XIIIde eeuw, verbeeld een kogge met vierkante vlag op de enige mast en losse banieren op de voorsteven.

Het zegel van Winchesea, eveneens uit de XIIIde eeuw, verbeeldt een kogge met wimpel aan de mast en een losse banier op de voorsteven.

Het zegel van Damme van 1309 stelt voor een schip waarop zich een man bevindt die een bannier draagt met dwarsbalk, beladen met een windhond. Het zegel van 1376 van dezelfde stad vertoont losse standaarden op voor- en achtersteven, gedragen door een man en voorzien van hetzelfde wapen.

Sluis vertoont op zijn zegel van 1293 een kogge met vierkante vlaggen aan de masttop. Wenduine bezit in 1425 een zegel met een op zee varende schip, dragend aan de mast een schildvlag met een bruinvis, doorboord door twee harpoenen in schuinkruis, wat het wapen der plaatselijke vissersgilde voorstelt.

Nieuwpoort bezorgt ons in 1472 een zegel met kogge dragende standaarden, rechtstaande op voor- en achterplecht, versierd met de Vlaamse Leeuw.

Op talrijke andere zegels van hetzelfde tijdstip vinden we nochtans ook schepen weergegeven, doch bescapen geen spoor van wimpel, banieren of vlag.

Volgens Melis Stoke worden in het begin der XIVde eeuw de standaarden gedragen op de schepen en wel gedurende de strijd. Dit stemt overeen met gegevens uit de zegelkunde die ze ons eveneens weergeven als gedragen in de hand of althans n'et vastgemaakt aan de mast, maar geplant op een zijkant op voor- of achtersteven.

Aldus Stoke :

**De baniere nam in de hant,  
En scoen vrome ionc seriant,  
En maecter hem mede te hant,  
Daer hi de meeste perse vant,  
Ende droech aldaer sGraeven  
baniere.**

In elk geval blijkt dus het aantwenden van wimpels, vlaggen en standaarden nog niet algemeen in voege te zijn en zeker niet vastgelegd door gebruik of voorschriften.

Slechts een vijftigtal jaren geraken de vlaggen en wimpels aan de mast vastgemaakt, algemeen in voege, zeer waarschijnlijk en hoofdzakelijk als versiering, om in de loop der jaren werkelijke onderscheidingstekens te worden. Deze evolutie is normaal, vermits men in de vlaggen en wimpels van meet af aan de eigen stedelijke of vorstelijke kleuren of wapens voer. Zo wordt vanzelfsprekend wanneer men overweegt dat de strijd op zee in deze tijden nog alleen een transitie is van de strijd te land en men op zee vecht zoals men aan de wal zou strijden. Het is dan ook aan te nemen dat men tussen de

soldaten aan boord, een standaard of vlag voert die behoort aan de opperbevelhebber.

Het is nogmaals Stoke, die in zijn beschrijving van de zeeslag tussen Hollanders en Vlamingen op de Gouwe in 1304 het bewijs levert en de Vlaamse (Libaert) naast de Hollandse rode leeuw vermeldt als de aanwezige symbolen der beide strijdende vloeten :

**Men warp af laso houde,**

**Den Swarten Libaert onder de voet,  
Ende stac op metter spoet**

**Den Roden Lewe in sijne stat.**

In deze slag voeren beide vloeten dus de vlag van hun respectievelijke vorst, welke de tocht aanvoert. De zwarte «Libaert» is de Vlaamse grafelijke leeuwenvlag, terwijl de rode leeuwenvlag het kenteken is van het grafelijk huis van Holland.

Reeds vroeg worden wimpels en pennoenen aan boord der schepen aangewend om seinen en bevelen uit te wisselen van boord tot boord. Een ordonnantie (ong. 1460-1470), van Hendrik van Borsel, heer van Vere en Vlaams admiraal aldaar, geeft een ganse reeks instructies betreffende het overseinen, door middel van pennoenen, van berichten en bevelen.

Andere ongeveer gelijkaardige ordonnanties, uitgevaardigd voor bepaalde welomschreven tochten op zee, geven insgelijks de nodige vlagsignalen op. Gemeenlijk wordt daarbij aan de admiraal en de vice-admiraal der vloet opgelegd een vlag te voeren op een bepaalde plaats van het schip om zich in hun hoedanigheid bekend te maken aan de andere eenheden van de vloet.

Het voeren der vlaggen is dus rond het midden der XVde eeuw algemeen in zwang en wordt door dekreten en ordonnanties geregeld. Het gebruik ervan is zelfs overdadig en afgestemd op het verwekken van grote pracht. Van alle masten van de nokken der raas toe wapperen vlaggen en wimpels.

Daarnaast worden tevens beschilderde schilden, tapijten en doeken opgehangen op alle plaatsen om de kleurenweelde te verhogen.

In 1470 vermeldt Guilbert de Ruple, schatbewaarder van de hertog van Bourgondië, in zijn rekeningen herhaaldelijk het aankopen van stof om scheepsvlaggen te vervaardigen voor de vloet in Zeeland. Ook «estendars, guidons et bannières» worden gemaakt om aan boord te worden gedragen op geplant.

Weldra worden de voorschriften officieel en bindend op dit gebied.

De ordonnantie van Karel de Stoute, uitgevaardigd in 1475, ten behoeve van een gedeeltelijk bewapende koopvaardijvloet die naar de Oostzee uitvoer, vermeldt uitdrukkelijk dat de schepen moeten het wapen en de standaard van de hertog voeren. Dit geldt echter nog steeds maar voor de tocht waarvan melding in de ordonnantie zelf, zoals ten dien tijde gebruikelijk was ook voor andere bepalingen van maritieme aard, bij onstentenis van het uitblijven van ventrale en permanente instructies.

Met het bekende bevelschrift op de zeevaart, afgekondigd op 8 jan. 1488, door Maximiliaan van Oostenrijk, komt de eerste definitieve en algemene regeling van het paviljoen in onze gewesten.

Al de schepen van de onderdanen der Lage Landen worden voortaan verplicht de «banieren en de standaarden» te voeren van de admiraal welke over de maritieme aangelegenheden het oppergezag bekomt.

(vervolgt)

## V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 11 augustus :  
V.B.Z. zidag te Nieuwpoort.

Zondag 19 augustus :  
Neptunusfeest te Oostende.

Woensdag 22  
Donderdag 23 augustus :

Bespreking Internationale  
Visserijgroep te Bergen.



GEEN GOEDE



ZONDER

ZORG

## Is een verbetering van het Montgommerydok te Oostende mogelijk ?

Als gevolg op onze omzendbrief aan de Overheid met betrekking tot een verbetering van het Montgommerydok (zie ons artikel van vorige week), ontvingen we reeds een drietal brieven.

Dhr De Kinder, volksvertegenwoordiger, verblijft tot einde augustus in opdracht in het buitenland, doch zal — bij zijn terugkeer — gaarne tusschenkomen om een oplossing te bekomen.

Dhr Smissaert, bestendig afgevaardigde, belooft de nodige inspanning te doen om een gunstige oplossing te bekomen.

Dhr Verschaeve, Hoofdingenieur-Direkteur van Bruggen en Wegen, schrijft het volgende :

«Het nieuwe tijdok aan de Oostzijde van de voorhaven (bij de vissershaven), biedt zeer ruime aanlegmogelijkheden voor de kustvisserij. Het wordt echter zeer onvolledig en weinig als meerplaats gebruikt. Voor het toenemend jachtverkeer moeten ook aanlegplaatsen beschikbaar gesteld worden.

Het bouwen van de nieuwe steiger met nieuwe garnaalmijn heeft ten doel voldoende meerplaatsen voor de jachten in het noorderdeel van het dok beschikbaar te stellen en tevens de losmogelijkheden voor de kustvisserij in het Montgommerydok te verbeteren.

Als blijvende aanleg- en meerplaatsen zouden de visserij schepen evenwel meer het Tijdok van de vissershaven moeten gebruiken. (vetjes van de redactie)

Om het zuidelijk deel van het Montgommerydok te kunnen verdiepen dienen nieuwe stalen beschoringen voor de oude kaaien gehied.

In het belang van de kustvisserij te Oostende, in het Montgommerydok, werden door mijn dienst dan ook de nodige voorstellen aan de heer Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw voorgelegd.

## Nota van de Redactie :

Wij delen de zienswijze van de heer Verschaeve, daar waar hij meldt dat de ligplaats van de garnaalvisserijvaartuigen aangewezen is

in de nieuwe vissershaven, maar menen dat deze plaats weinig geschikt is in geval van slecht weder.

Er bestaat een plan om het nieuw tijdok aan de vissershaven noordelijk toe te bouwen en zuidelijker een toegang te maken. Aldus zouden de vissersvaartuigen niet alleen over een lange kaaimuur beschikken maar tevens veilig gelegen hebben.

We begrijpen ook niet waarom thans pas vastgesteld wordt dat het baggeren van het Montgommerydok niet zonder gevaar kon geschieden en zo men werkelijk van dit dok een yachthaven wil maken, wat we niet slecht vinden, waarom dan vier miljoen frank verkwisten voor het bouwen van een garnaalmijn, die geen zin heeft.

## HET KONFLIKT VAN DE VISHANDEL

## De Vishandel matigt haar eisen

Maandagvoormiddag werd op het stadhuis te Oostende, op het kabinet van dhr Quaghebeur, schepen der vissershaven, een bespreking belegd tussen een beperkte afvaardiging van produktie en vishandel.

Het moet zijn dat de stakers al op hun vingers zijn getikt geworden, hun eisen klonken meer gematigd. Thans willen ze dat op het ogenblik van de verkoop (dus niet meer bij ontvangst in de pakhuisen) in de bennen aanwezig is : 51 kgr fijne vis en 52 kgr gewone vis en dat door de direktie van de vismijn steekproeven zouden gedaan worden om vast te stellen of dit gewicht wél aanwezig is.

Binnen veertien dagen moet er een antwoord komen van de reders. Intussen werd beloofd geen staking te houden. Als «antwoord»

Wij blijven bij de mening dat de garnaalvisserij veel beter resultaten zou boeken, moest de verkoop in de nieuwe vismijn geschieden.

In een uitbating is het niet de folklore die telt maar de opbrengst.

Het Montgommerydok en de visserskaai zouden evenveel aantrekken met er een grote yachthaven van te maken, verdeeld in tijdok en vlotdok voor grote yachten en een sluis aan de huidige ingang, dan de huidige toestand te laten bestendigen en geld te verkwisten.

Er zal ten andere toch een dag komen dat dient gebaggerd. Doet men het niet dan wordt de toestand van onze kustvissers aldaar onmogelijk en zullen ze noodgedwongen, willen ze regelmatig varen, naar de andere zijde hoeven te gaan liggen.

## Prijsuitdeling in de Ibis

Het is woensdag 8 augustus om 11 uur dat de plechtige prijsuitdeling plaats heeft van de Ibischool, waarop de familieleden uitgenodigd worden. Daarna gaan de leerlingen in vakantie bij familieleden en vrienden tot 2 september.

## ZEEWIJDING TE HEIST OP 15 OOGST

Tussen de vaartuigen die deelnemen aan de zeewijding en vlootparade op 15 oogst aanstaande, zal een groot lot van 5.000 fr verlost worden. Verder zal de beroepsvereniging «Hand in Hand» vijf premies van elk duizend frank verloten tussen zijn leden die regelmatig hun bijdrage aan «Hand in Hand» storten, en die deelnemen met hun vaartuig aan de zeewijding en vlootparade. De winnaar van het groot lot van 5.000 fr komt voor deze laatste loting niet meer in aanmerking.

## In memoriam

## Een jaar geleden

## overleed JOHN BAUWENS

Vandaag is het precies één jaar geleden dat de heer John Bauwens overleed.

Was de mare niet onverwacht, ze was toch pijnlijk. Gans de Belgische visserij rouwde om het heengaan van haar deken, de man die door zijn vooruitstreven het bedrijf heeft helpen opbouwen tot een der modernste van de wereld.

Deze week vertrok zijn laatste verwezenlijking : O.80 «Duchesse de Brabant» voor haar maidentrip naar de visgronden. Zijn geest is intussen blijven leven in zijn vele verwezenlijkingen en zijn naam werd als dankbare hulde gegeven aan de visserij school van de stad Oostende.

# Arbeidsongevallen

## OOSTENDE

Terwijl PLAETEVOET Valere, stuurman aan boord van de O.227, een kabel splitste werd hij geprikt in de linkerhand. Naderhand verzwoor de wonde waardoor hij een drietal weken werkonbekwaam is.

DEVRIENDT Pierre, matroos aan boord van de O.260, werd bij het inhalen van de korre gestoken in de rechterhand door een staaldraad.

VLAMINCK Albert, lichtmatroos op de O.300 «Jonge Frans», is in het visruim uitgeleden waardoor hij zich kwetste aan de linkerhand.

Tijdens de reddingswerken, ingevolge de brand aan boord van de O.76 werd Vercruyse Maurice schipper van de «Noordster» gegrepen door een sleepkabel waardoor hij werd gevangend tussen de verschaning en de kabel. Hierdoor liep hij een inwendige kneuzing aan de buik op.

RAU Marcel, stuurman van de O.198, is uitgeleden op dek, waarvoor hij in het visruim is gevallen. Hierdoor liep hij een scheuring op aan de linker knieband en is hij

momenteel voor een maand werkonbekwaam.

VELGHE August, motorist aan boord van de O.140, kreeg bij het werken aan de motor een ijzerschilfer in de linkerhand.

## ZEEBRUGGE

Tengevolge van het slecht weder, is NEYTS Léopold schipereigenaar van de Z.547 «Saturnus», gevallen op de bakplank. Hierdoor liep hij een zware kneuzing op aan het bekken waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

ACKX Pierre, motorist aan boord van de Z.54, kreeg een prik van een vis in de linkerhand. Dat onschuldige visje berokkende hem echter een tweetal weken werkonbekwaamheid.

DELACOURT Walter, matroos op de Z.467 is uitgeleden op de kade en viel aan boord van zijn vaartuig. Gelukkig zonder erge gevolgen.

Bij het splitsen van een staaldraad vloog er een stukje roest in het oog van VANDERHEYDEN Georges, matroos aan boord van de Z.407.

# VISSERIJNIEUWS UIT ZEEBRUGGE

## AVERIJ IN SCHUILHAVEN

Door de manoeuvres van een vaartuig, sloeg het gemeerde vissersvaartuig Z.764 tegen de Z.513. Daardoor werd de reling gespleten over een lengte van één meter terwijl drie planken van de voorsteven ingedrukt werden.

## ROERDEFEKT

De Z.432 van schipper-eigenaar Dewaele Jan had tijdens de vaart moeilijkheden met het roer zodat de terugreis naar Zeebrugge werd aangevangen. De schipper diende heel wat behendigheid aan de dag te leggen om in de juiste koers te blijven. Aan de havendam te Zeebrugge liet de schipper zich opspelen door de Z.431 van schipper Vanden Berghe Theophil. Op de kuisbank geplaatst, kon met vaststellen dat een blad van het schroef verloren ging, hetgeen het moeilijk besturen van het vaartuig verklaarde.

## ZWARE STORMSCHADE

Bij een zware golfslag werd de visboel van de Z.437 over boord geslagen alsmede de reddingboot. Met man en macht werd dan op levensgevaar gepoogd om de visboel terug aan boord te hijsen hetgeen gelukte. Na herhaalde pogingen kon men ook de reddingboot met enterhaken terug aan boord hijsen. De visboel liep ernstige schade op terwijl de reddingboot gans ontzet werd.

## KORRE IN SCHROEF

De Z.56 van schipper-eigenaar Ackx Emiel werd met een korre in de schroef door de Z.466 van schipper-eigenaar Claeys René naar de haven van Zeebrugge gesleept.

## MOTORDEFEKTEN

De Z.505 van schipper Van Torre Petrus liep motordefekt op. Het vaartuig kon op eigen kracht de haven van Zeebrugge bereiken.

Van de Z.727 van schipper-eigenaar Devooght Louis liep de eerste lager van de drijfstaaf van de 1ste cilinder warm. De hulp werd ingeroepen van de Z.512 van schipper Gezelle Leon, die het defekte vaartuig veilig kon opslepen naar de haven van Zeebrugge.

## STORMSCHADE

Van de Z.809 van schipper De Wael Leon werd het bazaarzeil stukgeslagen. Hetzelfde gebeurde met de Z.561.

## SCHADE AAN REDDINGBOOT

De Z.400 van schipper Vandieren-donck Leopold kreeg een zware golf en hierdoor werd de reddingboot ernstig beschadigd.

## DE Z.507 VEILIG TE ZEEBRUGGE

Maandag deed te Heist en Zeebrugge het gerucht de ronde dat de Z.507 in de storm van zondag zou vergaan zijn.

Door de redersvereniging Hand in Hand werden onmiddellijk te IJmuiden en Lowestoft inlichtingen ingenomen. Het was de heer Harry Catchpole, wel gekend in Belgische visserijmiddelen, welke ons inlichtte dat de Z.507 in de haven van Lowestoft was komen schuilen en dat het vaartuig maandagavond zou uitvaren naar Zeebrugge, waar het inderdaad dinsdagmorgen ter markt verkocht.

# Koeling van Vis

(Vervolg van vorige week)

## VOORUITGANG IN DE NIJVERHEID

Alhoewel men weinig hoort vertellen over vooruitgang inzake bewaringsmethodes en kwaliteitsverzorging, zou het verkeerd zijn te denken dat men in de visserijnijverheid niet met aandacht de wetenschappelijke proeven volgt en gebruik maakt van de bekomen uitslagen.

Men is zelfs van mening dat de praktische ervaring van de mensen van het vak, samen met de uitslag van wetenschappelijk werk geleidelijk aan de kwaliteit van de vis verbetert welke aan de verbruiker aangeboden wordt. Vooral op gebied van temperatuur wordt veel verwacht, terwijl de samenwerking tussen onderzoek en nijverheid steeds enger wordt en een groot gedeelte van het vroeger laboratoriumwerk wordt thans gedaan aan boord van vaartuigen, langs de kaai, in de fabrieken, enz.

## VIS WASSEN OP DEK

Hier heeft men twee belangrijke nieuwigheden.

De eerste is een wastank welke nabij het luik geplaatst wordt op talrijke Engelse treilers. Dit maakt niet alleen het wassen eenvoudiger, maar verzekert eveneens een aanhoudende toevloed van vis in de ruimen.

Hetzelfde voordeel geeft de dek-schotel welke in Zuid-Afrika gebruikt wordt. Het voordeel is dat men in minder dan de helft van de tijd die vroeger nodig was, de vis van de kuil naar het ruim kan brengen. Of er verbetering bekomen werd in het wassen, kon nog niet wetenschappelijk geschat worden, maar zelfs zo dit niet het geval was, werd de tijd die nodig is voor het behandelen van de vis op dek op de helft teruggebracht. (n.b. dit heeft niet alleen een voordeel op gebied van kwaliteitbehoud, maar geeft ook de bemanning meer tijd om te rusten).

## KONSTRUKTIE VAN VISRUIMEN

**AFZETTEN VAN DE RUIMEN :** De voordelen van aluminium, welke sinds jaren reeds gepropageerd werden, hebben nog geen aanleiding gegeven tot een zeer groot gebruik van dit materiaal en het is niet zeker dat dit binnen afzienbare tijd het geval zal zijn.

De nadelen van aluminium zijn eerst en vooral de hoge kosten, verder klaagt men er over dat aluminium niet aan een ruwe behandeling weerstand kan bieden, zoals dit bij hout wel het geval is. Het is echter een feit dat verschillende boten, waarvan de ruimen uitgerust werden met aluminium, na 5 tot 7 jaar slechts weinig beschadiging hadden opgelopen en er geen corrosie te vinden was. De hygienische eigenschappen van aluminium zijn zeker een groot voordeel. Het is nog niet duidelijk welke belangrijke gewichtsbeparing er kan gebeuren door het aanwenden van licht metaal in plaats van hout.

**ISOLATIE :** het is moeilijk vast te stellen of het gebruik van isolatiemiddelen voor de visruimen thans meer aangewend wordt dan dit vroeger het geval was. In Portugal en Zuid-Afrika neemt men nochtans een toename waar van het aantal treilers met geïsoleerde ruimen. Over 't algemeen mag gezegd worden dat geïsoleerde visruimen meest gebruikt worden op stalen treilers en dat de meeste reders dit als een noodzakelijkheid aanzien. De noodzaak van isolatie is klaarblijkelijk wanneer er sprake is van hoge watertemperaturen, doch men acht het eveneens noodzakelijk in koudere luchtstreken.

In dit verband is het nuttig de Engelse proeven te vermelden op verre-treilers. Deze proeven wezen uit dat het goed mogelijk is goed geijsde vis aan land te brengen in niet geïsoleerde visruimen. Alles wat te doen is, is voldoende ijs op te stapelen langs de wand en tegen het dek. Dit in aanmerking genomen en gezien ijs zeer goedkoop is, achten verscheidene reders isolatie van de visruimen niet noodzakelijk.

## VISSERSVAARTUIG GEHOLPEN DOOR DUIKER

De N.7 met schipper Julien Beere en van reders Verleene-De Handsetters, dat ter visvangs was ter hoogte van Lowestoft, kreeg de korre in de schroef en moest hulp vragen aan de O.184 die het Nieuwpoortse vaartuig naar de haven van Lowestoft sleepte. Door zekere omstandigheden konden de dokken niet aangedaan worden om het onheil te herstellen, doch de Britse havendiensten lieten zich niet onbetuigd en zonden onmiddellijk een duiker om de herstellingen te laten uitvoeren. Dank zij deze tussenkomst, kon de N.7 nog dezelfde dag naar de visserijgronden terug keren.

## EEN DIESELMOTOR DIE ONDER WATER WERKT

Een Britse firma heeft in haar lokalen een dieselmotor geïnstalleerd, die bestendig onder water funktioneeret.

Deze zes-cilindermotor bevindt zich in een met ijzer versterkte glazen tobbe met een inhoud van 1.800 liter en wordt bediend door een drukknop. Hij kan worden stilgezet of gestart terwijl hij ondergedompeld blijft, hoewel de startmotor zich ook onder water bevindt. Er zijn slechts vier buizen, die aan de oppervlakte komen : de luchtinlaat, de uitlaatbuis, de brandstovvuldop en de buis voor smeerolie. De dynamo is ook onder water en wordt opgeladen, zodra de motor begint te draaien.

Het hoofddoel van deze installatie is te bewijzen dat deze dieselmotor kan funktioneeren in de slechtste condities op gebied van vocht ; zij onderstreept tevens het belang van de zuiverheid van een motor.

(Zie vervolg blz. 9)

# Rijkvisserijschool te Heist wordt uitgebreid DE MODERNSTE VAN DE KUST

Het zo juist afgesloten schooljaar is een jaar van hard werken geweest in de Rijkvisserijschool. Vijf en veertig geschoolde leerlingen uit de dag- en avondschool behaalden een getuigschrift of een brevet. Tot nu toe is dit voor de school een rekord. De afdeling motoristen alleen, heeft op de examen-zittijd van juni jl. volgende uitslagen geboekt: 5 motoristen van 100 pk., 6 motoristen van 180 pk., 4 motoristen van 400 pk. en 1 motorist van 500 pk. Kan er alsof doorgewerkt worden, dan zal het gebrek aan geschoolde motoristen snel ingelopen worden.

Sedert een drietal maanden werden de werken aangevangen van een nieuw gebouwencomplex dat circa 600 m<sup>2</sup> zal beslaan en het gebrek aan ruimte zal oplossen.

Dit gebouw zal plaats bieden voor de «afdeling motoren» en ook gedeeltelijk voor de «afdeling Dek». Voor de motoristen is voorzien, een afzonderlijke zaal van 9,5 m. op 7 m., met chargeer en lichtenbord zoals aan boord zelf van een zeer modern vissersvaartuig. Een paswerkerij, voorzien van werkbanken, boommachine, slijpmolen, ijzerzaag, draalbank, afperspomp, voor verstuivers en allerhande gereedschappen. Een smis voor het smeden, temperen van het gereedschap en een lastpost.

## Nieuw type reddingboot

De Deense koopvaardijkapitein Claus Sorensen heeft een nieuw type reddingboot ontworpen die zeer bijzondere eigenschappen heeft.

De «Dana Rescuer», zo heet het prototype, werd in Denemarken ontworpen en wordt aangedreven door een Engelse Dieselmotor. De boot is van staal en biedt plaats voor twintig personen. De kabine is volledig afgeschermd en is gemaakt uit Perspex, een doorzichtig produkt dat gebruikt wordt voor het dak van vliegtuigcockpitten. Verder heeft de boot een automatische piloot en een radio ontvanger- en zendinstallatie.

Wanneer schepen zinken, aldus de uitvinder, heeft de bemanning de grootste moeite om de boot uit te zetten. Het idee is nu dat de bemanning op dek plaats neemt in de reddingboot, wanneer het schip zinkt, wordt deze weggespoeld. De «Dana Rescuer» kan niet zinken, krijgt geen water binnen, zelfs niet als het schip een volledige omwenteling maakt in het water.

Deze week vertrok het bootje voor een reis rond de wereld met aan boord één passagier, tevens de gehele bemanning vormende, de kapitein: Walter Westborg.

Een klaslokaal, tegelijk als tekenzaal ingericht met een proef- en tafel voor proefnemingen in natuur- en werktuigkunde.

Voor de «afdeling Dek» vinden we: een werkzaal van 16 m. op 10 m. Voor het breiwerk, het herstellen van netten, alsook het leggen van knopen en splitsen van touwwerk van staaldraad. Deze zaal zal ook dienen voor turnprojectie- en cinemazaal. Een klaslokaal voor de techniek. Een instrumenten- en kaartenkamer gans in glas op het dak gebouwd, zodat hier de kompassen kunnen opgesteld worden en met de sextant gewerkt.

Voor beide afdelingen worden ook de sanitaire instellingen ondergebracht. W.C. en stortbaden, refter en kleine keuken en kleedkamer. Een overdekte speelplaats en tegen de afsluitingsmuur een fietsenrek alsook een bergplaats voor de roeiboten.

Na voltooiing van het nieuw gebouw, zal het bestuur van het zee- en de modernste visserijschool ter beschikking stellen van de kust, die terecht fier zal mogen zijn, na lange jaren op dit gebied ten achter zijn gebleven.

Van rederszijde verwacht men dan ook heel wat meer belangstelling voor het visserijonderwijs, want de Hogere Overheid richt zo maar geen gebouw op zonder resultaten er van te verwachten ten bate van de visserij, die er terecht belang en voordeel bij heeft.

Hoe lang zal de stedelijke visserijschool van Oostende nog in een krotwoning thuis horen?

## DECCA IN HET BEREIK VAN MEER VISSERS- VAARTUIGEN

Deze week werden besprekingen gevoerd op het Verbond der Belgische Zeevisserij welke aanleiding zullen geven tot verbeterde huurvoorwaarden voor Decca-toestellen voor leden van het V.B.Z.

Verder herinneren wij er onze leden aan dat een belangrijke vermindering toegestaan bij oplig, en dat er zekere verminderingen toegestaan worden zodra er een bepaald aantal vaartuigen uitgerust zijn met Decca. De reders welke over dergelijk toestel beschikken gelieven zich te laten kennen opdat we kunnen tussenkomen.

Anderzijds willen wij er op wijzen dat Decca een zeer nuttig visserijtoestel is. Binnenkort zullen praktische demonstraties gegeven worden te Oostende en te Zeebrugge en zullen we ook in de gelegenheid zijn een technisch artikel over dit instrument te publiceren.

## DUITSLAND Invoercontingenten

Blijkens het in «Bundesanzeiger» van 24 juli 1956 opgenomen bericht nr. 940, is het momenteel mogelijk volgen de produkten uit de B.L.E.U. in te voeren:

Uitschrijving: 73 17 37;  
Produkten: Schollen en botten  
Stat. rubr.: 03 01 65  
Bedragen DM: 50.000,-

De aanvragen voor invoervergunningen kunnen door de Duitse importeurs worden ingediend van 26 juli 1956 tot het contingent is uitgeput doch uiterlijk tot 27 juni 1957. Aanvullende inlichtingen betreffende deze uitschrijving zijn opgenomen in bovengenoemde «Bundesanzeiger», die ter inzage ligt in de leeszaal van de B.D.B.H.

## Dag der Zeelieden te Oostende

Het regen- en stormweder van zondag was er de oorzaak van dat de jaarlijkse hulde aan de zeelieden niet met de gewone luister kon doorgaan. Op het stadhuis kwamen de personaliteiten bijeen en na een halfuur wachten, toen men reeds dacht de hele plechtigheid te verdagen, klaarde de hemel wat op en zette de stoet zich toch in beweging.

Deze stoet was samengesteld uit de muziekkapel van de Zeemacht, de jongetjes van de Ibischool, de Vismijnvrienden, vertegenwoordigers uit de visserijmiddens, alsmede tal van personaliteiten o.v. de minister van Landbouw, commandant Kesteloot, afgevaardigde van de minister van Landsverdediging, de burgemeester van Oostende, schepen Piers, de h. Devos, eredirecteur-generaal van het Zee- en Kapitein-ter-Zee Van Waesberghe, militair bevelhebber van de provincie; fregattenkapitein Delforge, bevelhebber van het regionaal Maritiem Commando, verscheidene gemeenteraadsleden e.a.

De stoet trok langs de Vindictivelaan en de Visserskaai naar de Albert I Wandeling, waar aan de voet van het Monument der Zeelieden een twintigtal bloemenkraansen werden neergelegd.

De mis die daar in open lucht moest opgedragen worden, werd wegens de slechte weersomstandigheden afgelast.



Een beeld van de plechtigheid aan het Zeeliedenmonument.

## KLEINE AANKONDIGINGEN

### Te Koop

**TE HUUR:** Gemeubeld CAFFE «T MANDJE», Franciscusstraat, vroeger «Mandemaker Charel Desmedt», met groot pakhuis. Z. w. bureel blad onder nr 5155V.

**TE KOOP:** Motorvissersvaartuig van 1946, voorzien van een motor Crossley van 1946. Brt 190. Geschatte waarde 3.782.000 F. Verkoop prijs 1.800.000 F. Schr. bureel blad nr 101.

**TE KOOP:** Motorvissersvaartuig in hout, geb. 1943 en herbouwd in 1950. Brt 50. Motor ABC van 135 PK van 1946. Geschatte waarde 1.270.000 F. Verkoop prijs 800.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 104.

**TE KOOP:** Motorvissersvaartuig 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:** Motorvissersvaartuig, in hout, geb. 1949, 80 brt. Motor ABC 180 PK van 1950, geschatte waarde 2.300.000 F. Verkoop prijs 1.200.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 102.

**TE KOOP:** Motorvissersvaartuig in hout, verb. in 1948. Brt 80. Motor Deutz, 200 PK van 1940. Geschatte waarde 1.850.000 F. Verkoop prijs 950.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 105.

**MOTORVISSERSVAARTUIG** in staal van 1930, in 1946 volledig herbouwd met motor Deutz van 240 PK, verzekerd voor 2.800.000 F. Te verkopen voor 1.700.000 F.

**MOTORVISSERSVAARTUIG** in hout in 1942, voorzien van een motor AWA van 120 PK van 1943, verzekerd voor 900.000 F. Te koop voor 750.000 F.

**MOTORVISSERSVAARTUIG** in hout in 1943, motor AWA van 160 PK van 1943. Verzekerd voor: 1.200.000 F. Te koop voor: 850.000 F.

**MOTORVISSERSVAARTUIG** in hout gebouwd in 1937 voorzien van een motor Deutz van 200 PK van 1950. Verzekerd voor 2.000.000 F. Te koop voor 1.200.000 F.

**MOTORVISSERSVAARTUIG** in hout gebouwd in 1938, voorzien van een motor Deutz van 200 PK van 1938. Verzekerd voor 2.100.000 F. Te koop voor 1.250.000 F.

Voor alle inlichtingen: zich wenden bureel blad.

# 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

De aanvoer deze week daalde met een 250.000 kgr, tegenover voorgaande week die echter uitzonderlijk was voor dit jaargetijde.

Het is vooral de aanvoer van IJsland, de Noordzee, de Witte Bank en de West die verminderde. Van de Oost kwam deze week zelfs geen enkel vaartuig markten.

De vangsten van de Witte Bank waren zoals de laatste tijd weer zeer klein en geen enkele besomming kan bevredigen. De Noordzee vangsten waren tamelijk groot en vooral op de sluitingsmarkt goed verzorgd. De prijs voor witte kabeljauw was hoger dan de voorgaande week vooral op de dinsdagmarkt. Kreeftjes werden iets minder aangebracht, de prijs daalde op de dinsdagmarkt.

In totaal voerden 38 vaartuigen 9140 bennen vis, 25.769 kgr kreeft, 2550 kgr makreel, 36.150 kgr haring en 8091 kgr tong aan. Deze vang-

sten waren verdeeld als volgt :

4 IJslanders met 4650 bennen vis. Kabeljauw en schelvis waren duurder op de dinsdagmarkt dan vorige week. Voor de tijd van het jaar kan de prijs goed genoemd worden.

7 Noordzeevaartuigen voorzien de markt van 2300 bennen vis. Vooral op de sluitingsmarkt goed verzorgde waar.

10 Kreeftenputters voeren 496 bennen vis, 17.719 kgr kreeft en 2056 kgr tong aan.

Van de Witte Bank slechts 5 schepen, alle op de woensdagmarkt. Samen 295 bennen vis, 3100 kgr tong en 750 kgr kreeft. Hoge prijzen voor tong. De eerste twee dagen praktisch geen tong op de markt.

Van het Kanaal 5 keusrijke vangsten die samen 944 bennen vis 2143 kgr tong en 1200 kgr kreeft opleveren. Grotere vangsten dan de vorige week.

6 schepen van de West met 255 bennen vis en 792 kgr tong.

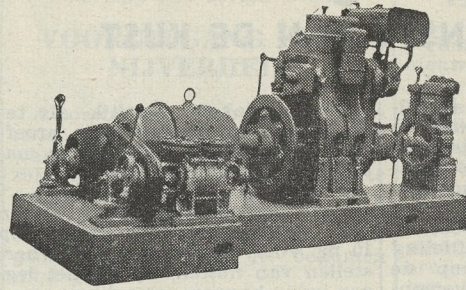
Eén vangst van de Fladen met 188 bennen vis, 36.150 kgr haring en 2550 kgr makreel.

### V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING  
GARNALEN  
Pakhuis 125 — Oostende  
Tel. 75789

	28-7-1956	30-7-1956	31-7-1956	1-8-1956	2-8-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	63,80	35,40-42,40	46,—51,20	41,20-59,60	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	62,40	40,—51,60	56,—59,—	47,—62,80	.....
Bloktongen — Sole moyenne	67,20	48,—56,40	62,—	54,—72,50	.....
Voor-kleine — Petite	67,20	39,20-55,—	60,50	53,—62,40	.....
Kleine tongen — Toute petite	.....	39,—	44,—	40,—45,80	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	32,20-36,60	20,—34,—	30,—35,—	30,—38,—	.....
Middel — Moyenne	28,—38,20	18,—22,—	20,—25,—	25,—29,—	.....
Kleine — Petite	15,—	13,50	13,—15,—	17,—23,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	17,20	13,50-15,50	.....
Grote iek — Grosse	.....	9,—12,—	12,50-15,40	13,—14,—	.....
Kleine iek — Petite	.....	8,—11,50	13,—14,—	11,80-15,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	7,20	5,60-10,—	12,—14,—	12,—14,—	.....
Platjes — Toute petite	2,60	2,60	7,20- 8,—	2,— 7,20	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	7,50- 8,40	7,40	.....
Kleine — Petit	.....	.....	1,80- 4,—	1,70- 3,60	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	19,—20,—	.....	20,—	.....
Middel — Moyen	.....	9,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	3,40	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	2,40- 9,—	7,—16,—	6,40-18,—	10,—13,—
Rode poon — Perlon	.....	6,50	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	1,50	6,—	6,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	9,60-13,60	9,60-17,60	10,50-21,20	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	3,60- 8,50	3,—10,80	3,—11,—	.....
Hozemondhanne — Baudroie	.....	17,—24,—	23,—	19,—26,—	.....
Wijting — Merlan	2,— 2,40	2,— 4,80	1,90- 3,20	2,— 3,60	.....
Schar — Limande	.....	5,—	.....	.....	.....
Steenholk — Sole limande	.....	7,80	13,60-17,—	15,—16,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,— 7,—	4,—	11,—	8,70
Hondshaai — Rousette	.....	5,— 7,—	9,—	9,—	8,70
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	6,— 6,80	.....	12,50	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	3,80- 9,60	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	7,80-14,—	18,—21,—	15,40-23,50	11,50-16,—
Zeekreeft — Langoustine	11,60-33,60	9,—23,—	6,—18,—	7,—17,—	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	15,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	5,— 7,50	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	5,20	5,40- 5,60	6,— 6,80	.....
Schartong — Cardine	.....	9,40-13,60	.....	7,20-18,20	.....
Volle haring — Hareng	.....	4,60- 5,50	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng gual	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	1,20- 2,20	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	38,—42,—	36,—46,—	.....
Koolvis — Colin	.....	5,60- 5,80	6,20- 7,20	3,40- 8,60	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeevolf — Loup de Mer	.....	.....	9,60-10,—	9,40-10,40	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	7,80	7,80-10,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	17,—	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	7,50	.....	.....

# Kromhout - Hulpgroepen



De Kromhout-Samofa viertakt motoren model G-108 ontwikkelen 10 pk. per cilinder bij 1000 omwentelingen en ze kunnen geleverd worden als 1, 2, 3, 4, 5, 6 of 8 cylindere, dus van 10 tot 80 pk. bij 1000 omwentelingen. Complete groepen in alle uitvoeringen worden gaarne geleverd door

## N. V. MARINE MOTORS

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

(27V)

### Zaterdag 28 juli :

KREEFTENPUT		Kreeft	
Z.510	7 32	3000	73.860
Z.412	7 61	2386	94.120

Twee Kreeftenputters met mooie vangsten. Prijs voor kreeft is hoger dan de afgelopen week. Lonende opbrengsten.

### Maandag 30 juli :

FLADEN		Haring	
O.92	16 239	36.150	222.035

### KANAAL

		Tongen		
Z.226	16	221	359	74.115
O.154	15	173	384	58.780

### KREEFTENPUT

		Kreeft		
O.131	15	94	1104	63.050
Z.554	9	55	1347	55.090
O.153	9	121	1580	82.240

### WEST

		Tongen		
O.532	3	20	107	11.880
O.33	8	62	57	28.810
O.47	9	43	368	32.150

Zeer weinig vis op de markt. Tongen zijn bijna niet te zien en peperduur. Mooie vangst haring en makreel. Volle haring wordt verkocht van 230 F naar 275 F de ben. Toch tamelijk gevarieerde aanvoer. Weinig lonende opbrengsten.

### Dinsdag 31 juli :

		Kreeft		
IJSLAND				
O.293	19	2300	2100	612.609
O.89	19	900	—	250.000
NOORDZEE				
O.326	16	383	—	121.740
O.268	17	273	—	101.420
O.231	12	430	—	153.724

### KREEFTENPUT

		Kreeft		
Z.444	11	61	2561	59.040
O.312	7	36	1991	45.040

### WEST

		Tongen		
N.7	6	47	67	28.530
Z.556	7	44	197	28.130

Voornamelijk IJslandse soorten op de markt. Verder meestal ronde vis van de Noordzee. Praktisch geen tongen. Goede prijs voor Witte kabeljauw. Ook voor de andere soorten is de prijs gestegen. Kreeftjes zijn goedkoper dan gisteren.

### Woensdag 1 augustus

		Kreeft		
IJSLAND				
O.250	18	500	2000	198.079
O.86	19	950	2000	277.018
NOORDZEE				
Z.212	12	300	—	105.753
O.118	12	300	—	111.160
Z.425	13	300	—	88.871
O.295	10	320	—	128.168

### KANAAL

		Tongen		
Z.581	13	200	800	126.725
O.313	13	150	600	107.485

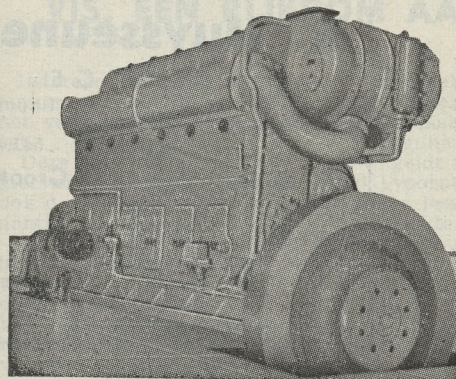
### KREEFT

		Tongen		
O.262	13	200	1200	77.640

### WITTE BANK

		Tongen		
O.135	15	85	700	68.200
O.222	15	50	500	85.090
O.193	13	70	700	80.545
O.122	13	40	400	60.300
O.265	13	50	800	81.680
WEST				
B.603	6	50	—	37.160

**Mak**



**MOTOREN**

\* Algemeen vertegenwoordiger voor binnen-scheepvaart en visserij

**Jules Andries Brugge**  
**Komvest, 15**  
**Tel. 339.51**  
**Verkoop Service**

(191V)

**KREEFTENPUT**

	Kreeft			
O.171	8	25	1500	29.320
Z.321	8	15	1050	33.680
O.87	10	60	1200	57.460

Meer vaartuigen dan de voorgaande dagen. Nog weinig tong op de markt, hoewel toch zoveel als de eerste dagen samen. Mooie hoeveelheid kreeft op de markt, die nog iets gedaald is bij gisteren. Tongen zijn bijna onbetaalbaar en sommige soorten stijgen tot boven de 70 F per kgr.

**Donderdag 2 augustus :**

O.77	5	30	—	22.700
------	---	----	---	--------

WEST

**MARKTOVERZICHT IJmuiden**

Elf trawlers, zes noordloggers en honderd en acht en dertig kotters en loggers zijn van donderdag tot en met dinsdag te IJmuiden aan de afslag geweest om te ondervinden, dat ook op deze dagen geen behoorlijke besomming voor het merendeel was te maken. De haringprijzen lagen gemiddeld tussen f.15 en f.11, de makreel tussen f.25 en f.15 en de schelviskwaliteiten van de trawlers waren niet al te best, zodat dit kwaliteitsverschil noteringen opleverde tussen f.33 en f.8 voor trawlers en loggers. Aangevoerd werden in totaal 29.000 kisten, waarbij 10.500 kisten haring 5075 schelvis ; 4500 makreel ; 3275 schol ; 2025 wijting ; 1075 kabeljauw en gul ; 1050 tong en tarbot en 500 koolvis.

DONDERDAG losten te IJmuiden de trawler «Claesje», drie noordloggers en tien loggers en kotters in totaal 3950 kisten, waarbij 2400 kisten haring, 400 schol, 325 wijting, 275 schelvis, 125 tong en tarbot, 100 kabeljauw en gul, 100 koolvis en 80 makreel. Gunstige prijzen werden op deze markt dag vergeleken bij voorgaande dagen, wel getoeterd. De schelvis lag in prijs tussen f.30 en f.15 gemiddeld, haring ging van de hand voor f.17 tot f.11 en makreel voor f.32 tot f.18. Schol en tong bleven de al maanden bestaande hoge koers houden bij de aanhoudende buitenlandse vraag. Kabeljauw ging weg voor f.93 tot f.33 door de vraag uit België. Besommingen : «Claesje» : f.16.200 «Ada» : f.15.100 ; «K.W. 80» : f.10.050 en «SCH.135» f.5000. VRIJDAG werd gelost door de trawlers «Amsterdam», «Klaas Wijker» en «Soerabaia», die vergezeld waren van 34 loggers en kotters. De aanvoer was groot 4350 kisten,

waarbij 1725 haring, 825 schelvis, 650 schol, 425 makreel, 300 tong en tarbot, 150 wijting, 100 kabeljauw en gul. Alle makreel, 300 tong en tarbot, 150 wijting, 100 kabeljauw

en gul. Alle prijzen lagen lager dan gisteren en de schepen troffen het dan ook niet. Schelvis maakte nu van f.25 tot f.9, en de flinke haringaanvoer ging van de hand voor f.16 tot f.12 per kist van 50 kgr. Makreel leverde op f.28 tot f.11, terwijl de schol de uitstekende prijzen tussen f.49 en f.20 bleef opbrengen.

Besommingen : «Klaas Wijker» : f.13.600 ; «Amsterdam» : f.18.300 ; «Soerabaia» : f.10.750

ZATERDAG waren binnen de trawlers «Vios» en «Thorina» en de noordlogger «SCH.171» en voorts 40 en kotters met in totaal 6500 kisten, waarbij 2850 haring, 1000 schelvis, 550 schol, 425 wijting, 250 tong en tarbot en 200 kabeljauw en gul en 125 koolvis.

De schelvis en kabeljauw brachten nog minder dan gisteren op : de braad en pennen gingen weg voor f. 24 tot f. 8 naar kwaliteit uiter-aard. De flinke haringaanvoer deed slechts f. 13 tot f. 11 per kist van 50 kg, zodat de rest slechte besommingen bij het op gang komen van het haringseizoen het gevolg was. Makreel bracht f. 18 tot f. 16 gemiddeld op. Schol bleef uitstekende

prijzen noteren, evenals tong, die tussen f. 4.60 en f. 3 bleef doen. Wijting ging weg voor f. 16 tot de opvangprijs van f. 8.

MAANDAG waren er 10.050 kisten vis van drie trawlers, 45 loggers en kotters. Hierbij waren 2.650 kisten makreel, 2.150 schelvis, 1.675 haring, 1.550 schol, 800 wijting, 500 kabeljauw en gul, 350 tong en tarbot en 200 koolvis. Opnieuw over het algemeen zeer lage prijzen. Schelvis lag naar kwaliteitsverschil in prijs tussen f. 22 en f. 8 en kabeljauw ging weg voor f. 58 tot f. 26 evenals eind vorige week. Schol en tongprijzen bleven zeer gunstig, haring en makreel deden respectievelijk f. 20, f. 11 en f. 22 f. 10.

Besommingen : «Bloemendaal» f. 8.100 ; «Tzonnne» (ruim 1.500 kisten) f. 20.900 ; «Polderman» f. 9.800 ; «Beatrice» f. 11.900.

DINSDAG werden aangevoerd 4.100 kisten door een trawler en elf loggers en kotters. De markt was ongeveer gelijk aan gisteren : kabeljauw bracht iets meer op met een notering van f. 80 tot f. 24 door exportvraag en haring deed f. 19 tot f. 14. Besommingen : «Allanwater» f. 14.900.

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

**IJmuiden**

	26-7-1956	27-7-1956	28-7-1956	30-7-1956	31-7-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	4,20-3,90	4,40-3,80	4,60-4,20	4,40-4,—	4,60
3/4 tongen — Sole 3/4	4,10-3,80	3,60-3,40	3,40-3,20	4,—3,50	4,50-4,10
Bloktongen — Sole moyenne	4,—3,40	3,30-3,10	3,60-3,40	3,70-3,50	4,40-4,20
Voor-kleine — Petite	3,50-3,30	3,40-3,10	3,60-3,45	3,80-3,30	4,—3,80
Kleine tongen — Toute petite	3,10-2,85	3,10-2,05	2,80-2,40	2,90-2,30	2,90-2,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,—2,50	9,50-5,70	2,50-2,—	2,80-1,75	2,70-2,10
Middel — Moyenne	.....	.....	85,—	.....	.....
Kleine — Petite	45,—	33,—31,—	.....	67,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	49,—	54,—	56,—48,—	.....
Grote iek — Grosse	38,—	47,—	43,—	56,—50,—	50,—
Kleine iek — Petite	43,—37,—	42,—33,—	56,—40,—	50,—46,—	49,—
Iek 3e slag — 3e sorte	42,—38,—	37,—28,—	42,—35,—	43,—38,—	34,—
Platjes — Toute petite	44,—21,—	33,—12,—	29,—12,—	33,—18,—	35,—25,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	30,—	25,—15,—	16,—13,—	30,—14,—	31,—12,—
Middel — Moyaen	33,—27,—	22,—12,—	19,—8,—	22,—8,—	30,—12,—
Kleine — Petit	32,—11,—	21,—9,—	24,—8,—	23,—8,—	21,—8,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	29,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	17,—8,—	12,—11,—	10,—	12,—10,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	93,—33,—	58,—27,—	58,—23,—	58,—26,—	80,—24,—
Gullen — Petit cabillaud	44,—11,—	40,—15,—	26,—9,—	29,—8,—	32,—8,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	20,—10,—	16,—10,—	16,—8,—	16,—10,—	13,—8,—
Schar — Limande	30,—16,—	16,—11,—	16,—8,—	27,—18,—	27,—25,—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	68,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	22,—	24,—22,—	32,—
Hondshaai — Rousette	.....	.....	22,—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	55,—51,—	54,—45,—	57,—	22,—10,—	26,—10,—
Horsmakreel — Saurel	32,—18,—	28,—11,—	18,—16,—	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	28,—26,—	24,—
Schartong — Cardine	31,—27,—	34,—	23,—19,—	44,—	.....
Volle haring — Hareng	21,—	.....	34,—	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	17,—11,—	16,—12,—	13,—11,—	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Hellbot — Flétan	.....	.....	.....	2,70-2,—	3,—2,50
Koolvis — Colin	2,70-2,40	2,50-2,40	2,50-2,—	26,—8,—	28,—20,—
Steur — Esturgeon	24,—15,—	22,—11,—	22,—12,—	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	29,—27,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	36,—	25,—	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....

**NIEUWPOORT**

Grote tong — Grosse sole	26-7	27-7	30-7	1-8
Bloktong — Sole moyenne	50-53	52-60	50-54	57-58
Fruittong — Sole 3/4	54	52-60	55-58	60
Schone kleine tong — Petite sole	57	52-60	59-63	64
Kleine tong — Toute petite sole	57	52-60	56-59	64
Grote tarbot — Gros turbot	37-38	30	36-39	47-49
Midælm. tarbot — Turbot moyen	.....	.....	35	40-41
Varia — Divers	30-32	32-40	35-38	37-40
Griet — Barbue	18-22	30	25-25	26-28
Pieterman — Grande vive	.....	.....	20-23	26-30
Grote pladijs — Grosse plie	13-14	14	12-13	15
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12-14	10-12	12-15	15-16
Kleine pladijs — Petite plie	7-8	4-6	7-10	8-9
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Vul — Petit cabillaud	.....	.....	10-12	.....
Zeelrog — Raie radiée	.....	.....	9-16	21
Rog — Raie	.....	8-10	9-13	14-15
Tilten	.....	8-10	6-9	11-13
Scherpstaarten	.....	8-10	6-8	8-11
Halve man	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	6-8	6
Kleine wijting — Petit merlan	.....	.....	4-5	3
Bot — Flet	0,3-1	1	1	.....
Schar — Limande	2-6	3-5	3-7	6-12
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	4-6	8
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	3-7	6-7
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	.....	3-4	4

**ZEEBRUGGE**

30-7	31-7	1-8
44-46	52-53	53-58
49-52	55-57	60-67
53-57	58-63	66-69
56-58	60-66	68-72
54-56	60-62	58-66
33-37	33-35	35-42
29-31	29-33	28-33
18-21	17-23	21-27
21-24	25-27	30-32
32	.....	36
11-13	12-14	12-17
12-14	13-15	14-16
12-15	11-15	13-16
7-11	7-9	9-12
16-18	18	17-19
12-14	12-16	14-16
.....	.....	16-17
12-13	14-15	13-15
.....	11	11-14
8-9	7-8	9-11
3-6	3-6	4-7
.....	.....	.....
6-7	5-7	9-11
7-8	7	6-7
9	7-8	.....



FIRMA

**R. Huysseune**

ZEEBRUGGE

Export Import  
TELEFOON : Priv. 540.06  
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse  
gepelde garnalen

Thuisbestelling  
in de grote centra  
Verzending  
in gans 't land

**BRUSSEL**

VAN 21 TOT 27 JULI 1956 per Kgr.  
Tongen grote 80-85 fr. ; 3/4 in kgr. 90-100 fr. ; V/kleine 88-90 fr. Tarbot grote 110 fr. ; Tarbot midd. 60-65 fr. en kleine 48-35 fr. ; Griet midd. 60 fr en kleine 48-35 fr. ; Kleine iek 28-32 ; Schelvis grote 44 48-60 fr. ; Rog vlerken 70-78 fr. ; Kabeljauw 34-40-43-50-65 fr. ; Wijting 15-20 fr. ; Zeebaars repen 45 ; Verse garnalen 60-75 fr.

**GENT**

VAN 21 TOT 27 JULI 1956 per Kgr.  
Tongen grote 3/4 in kgr. 75 fr ; Tongen v/kleine 60 fr. ; Tarbot grote 90 fr. ; Tarbot midd. 55 fr en kleine 30 fr. ; Grote iek 28-30 fr ; Iek derde slag 24 fr. ; Schelvis grote 35 fr. ; Schelvis kleine 22-26 fr. ; Rog 2-24 fr ; Gekuis 48 fr. ; Kabeljauw 30 fr. - 40 - 50 fr. ; Gullen 19-24 fr ; Wijting 16-18 fr. ; Zeebaars repen 38-40 fr. ; Heilbot 20-24 fr. ; Verse garnalen 40-60 fr.

*Verwachtingen*

**IJSLANDSE VISSOORTEN**

	31-7-1956	1-8-1956
Schelvis groot	13,80-18,—	16,—20,20
Midd.	8,—12,—	6,60-12,20
Klein	3,—5,80	2,40-5,80
Kabeljauw	7,80-11,—	6,60-10,40
Gullen	1,80-6,—	3,—5,60
Wijting	3,80-4,80	3,20-3,80
Schaat	19,20	20,—
Zeebaars	1,50-7,40	2,60-5,60
Leng	4,40-5,40	4,40-6,20
Schartong	2,80-4,40	1,90-3,—
Heilbot	21,60-38,—	17,50-40,—
Koolvis	1,90-5,60	3,40-5,60
Hondstong	2,80-7,40	3,—7,20
Zeeewolf	7,—7,40	7,40
Platen	.....	.....

**OPBRENGST DER  
VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE**

**ZATERDAG 28 JULI**

Z.270	6	40	28.800
Z.530	9	55	45.040

**MAANDAG 30 JULI**

Z.415	1	7	2.010
Z.406	2	20	8.430
Z.431	2	20	9.870
Z.733	8	70	46.110
Z.548	3	23	18.590
Z.201	4	27	20.990
Z.809	2	10	5.710
Z.605	3	35	18.450
Z.477	1	8	6.910
Z.541	4	25	20.680
Z.561	3	20	8.670
Z.454	3	20	11.990
Z.441	3	30	17.390
Z.480	3	35	19.210
Z.274	9	145	63.160

**DINSDAG 31 JULI**

Z.445	3	20	19.000
Z.515	3	25	16.220
Z.400	3	25	14.830
Z.518	3	6	7.080
Z.419	8	165	66.110
Z.330	6	70	33.490
Z.432	2	5	3.510
Z.467	4	30	18.800
Z.544	3	15	9.070
Z.471	8	95	47.310
Z.528	4	25	15.120
Z.472	9	80	51.270
Z.460	10	100	53.940

**WOENSDAG 1 AUGUSTUS**

Z.545	4	40	20.820
Z.473	9	75	63.690
Z.507	8	60	34.250
Z.523	10	70	48.040
Z.404	4	10	9.650
Z.519	4	15	8.610
Z.463	10	100	46.610
Z.323	6	23	17.420
Z.552	4	22	16.840
Z.449	9	85	56.840
Z.437	10	85	59.990
Z.205	10	290	97.880

**VISAANVOER TE OOSTENDE**

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
28-6	2	10.036	167.980			
30-6	9	91.347	628.150			
31-6	9	230.649	1.400.233			
1-7	18	197.750	1.754.334			
Tot.	38	529.782	3.950.697			

**GARNAALANVOER TE OOSTENDE**

25-7	45	4.367	111.325	20,—	32,—	25,49
26-7	33	3.195	80.771	16,—	36,—	25,28
27-7	44	3.511	96.448	23,—	31,—	27,47
28-7	42	3.663	143.859	35,—	45,—	39,27
30-7	2	11	628	52,—	60,—	57,09
Totaal juli 1956 :	989	98.236	2.660.874	13,—	60,—	27,08

**GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE**

26-7	66	7.823	166.291	14,—	26,—	21,65
27-7	70	7.078	180.724	19,—	33,—	25,53
28-7	67	6.367	262.144	26,—	51,—	41,17
30-7	8	721	31.210	50,—	59,—	54,14
31-7	3	510	32.604	59,—	68,—	64,92
1-8	64	7.936	312.587	34,—	45,—	37,38

**GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT**

26-7	19	761	22.878	26,—	35,—	30,06
27-7	18	781	30.959	33,—	46,—	39,61
28-7	19	1.118	44.953	36,—	44,—	40,20
31-7	1	42	2.562	61,—	61,—	61,—
1-8	24	1.167	48.452	36,—	44,—	41,51

**VISAANVOER TE NIEUWPOORT**

26-7	4	3.037	17.152			
27-7	3	2.328	13.533			
30-7	14	11.343	142.260			
1-8	2	4.574	57.689			

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

**NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD**

**VERMOEDELIIK :**  
Van 120 tot 239 PK :  
23-7 : O.175 (WB).  
24-7 : O.36 (W), O.218 (WB).  
25-7 : O.267 (W), O.152 (W).  
26-7 : O.77 (W).  
27-7 : O.15 (W).  
28-7 : O.277 (W).  
31-7 : O.147 (W).  
1-8 : O.532 (W), O.33 (W).  
240 PK en meer :  
26-7 : O.305 (N).  
27-7 : O.242 (N).  
28-7 : O.83 (haring).  
3-7 : O.80 (haring).

# VISHANDEL en NIJVERHEID

## VIS, EEN RIJKDOM AAN VITAMINEN

Iedereen weet dat de vitamines maken van het hedendaagse voedsel niet alleen in de vruchten, maar ook de vissen bevatten er een reusachtig aantal.

Deze vitamines bevinden zich niet alleen in de vruchten, maar ook de vissen bevatten er een reusachtig aantal.

Zo komt het dat de levers van bepaalde vissen zeer rijk zijn aan vitamines A. Deze soort is het nodige element voor onze longen, huid, ingewanden en ogen. De heilbot en de tong bezitten in hun lever een enorme hoeveelheid van

dergelijke vitamines. Men heeft ontdekt dat 100 gr heilbotolie een maximum van 3.600.000 vitamine-eenheden kan bevatten; het zelfde geldt voor de levertraan, die de voornaamste eigenschap bezit ons te beschermen tegen de winterse ziekten.

De beste manier om vitamines A op te nemen, zou er in bestaan, verse levers van sommige vissen te verorberen; bvb. één gram van een zeeaal (konger) bevat reeds 1.700 vitamine-eenheden.

Anderzijds hebben de vethoudende vissen een huid rijk aan vitamines A; hierbij denken we vooral aan de paling die meer hoeveelheden vitamines A bevat dan nodig voor de dagelijkse behoefte van een volwassene. Wat de vitamines B1 en B2 betreft, hun samenstelling bevordert de groei, beschermt de huidziekten en behoedt ons tegen het rumathisme.

Het is voornamelijk in de eieren en milten dat deze vitamines terug gevonden worden. Het vlees van de tarbot, de tong en de makreel bevat een zo groot aantal vitamines B1 en B2 als het vlees uit de beenhouwerij. Al de vissen bevatten vitamines C, die de beste bezitten tegen de tuberculose.

De huid van de zalm is rijker aan vitamines C dan de sinaasappel. Het geneeskundig lichaam beschouwt de vitamines D als een antirachitis (produkt tegen Engelse ziekte) en verklaart in 't algemene dat het vlees van een vis evenveel dergelijke vitamines A bevat als dat ze er van de A-soort inhoudt.

Uit een nauwkeurige vaststelling kan men tevens opmaken dat 100 gr van gedroogde of gerookte sardienen een grotere hoeveelheid vitamines bevat dan het eigeel of de boter.

Aan de vitamines E tenslotte schrijft men de hoedanigheid toe het leven te verlengen.

De makreel, de sardienen en voornamelijk de leverolie van de haai houden een groot aantal van deze E-vitamines in.

Het besluit welke we uit deze uiteenzetting kunnen halen is het onloochenbaar feit, dat de vissoorten wellicht een der rijkste zoniet het rijkste voedingsmiddel is welke alle vitamines bevat, nodig om in de menselijke behoeften te voorzien.

## ZEEBRUGSE VISHANDELAARS BIJ BURGEMEESTER

Gisteren, donderdagavond, werd Viboze, de bond der Visgroothandelaars van de Oostkust, ten huize van burgemeester Van Damme, te 20 uur ontvangen naar aanleiding van het prachtig geschenk door hen aangeboden ter gelegenheid van de viering van de burgemeester.

Dit gebaar van de burgemeester van Zeebrugge werd ten eerste geprezen in vishandelsmiddelen.

## Koeling van Vis

(Vervolg van blz. 4)

Het meest gebruikte isolatiemateriaal is kurk welke op de romp van het schip is vastgemaakt. In sommige gevallen wordt een kleine luchtlag vrij gelaten teneinde de vochten die eventueel tot daar zouden dringen, te laten afvloeien. Andere isolatiemiddelen, zoals plastische stoffen, worden thans meer en meer aangewend: ze zijn veel lichter en weerstaan gemakkelijker aan water.

In houten schepen, vooral op kleine, is er zelden een geïsoleerd visruim te vinden. De reden hiervan is te zoeken in het feit dat men denkt dat het onmogelijk is de wanden en het dek aan een lage prijs te isoleren, vooral door het gevaar van rotten. Misschien kan hiervoor een oplossing gevonden worden bij de nieuwe isolatiemiddelen welke aan water weerstand bieden. Een andere reden om houten schepen niet te isoleren is het feit dat hout zelf reeds een zeer goed isolatiemiddel is.

### MECHANISCHE AFKOELING:

Tijdens de afgelopen jaren is men er meer en meer toe gekomen mechanische koelinstellingen aan boord van treilers aan te brengen onder vorm van roosters of leidings onmiddellijk onder het dek. Dit stelsel wordt evenwel zeer zelden toegepast.

Toen in 1936 drie treilers uit de Verenigde Staten met dergelijke koeling uitgerust werden, deelde men mede dat hierdoor volstrekt alle minderwaardige kwaliteit van vis zou uitgeschakeld worden, meer zeedagen mogelijk zouden zijn, enz. Vandaag weten alle re-

## J. TERRYN 60 JAAR

Dinsdag vierde onze Gentse vispropagandist, dhr J. Terry, zijn 60ste verjaardag en tevens het zes en veertigste jaar dat hij in het v.s.bedrijf en de vispropaganda actief is.

Een rijk en vruchtbaar leven waar het gehele bedrijf veel aan te danken heeft! En nog denkt dhr Terry niet aan stopzetten van zijn propaganda, zopas wordt een nieuwe uitgave aangekondigd van zijn receptenboekje dat kosteloos zal verspreid worden in scholen en andere kringen van het Gentse.

Voor zijn vele werk ten bate van iedereen, heeft dhr Terry nog nooit een cent vergoeding voor zichzelf aanvaard. We hebben hem steeds gekend als de onbaatzuchtige vispropagandist, waar men nooit vruchteloos beroep op deed om te helpen voor liefdadige doeleinden: Ibis, Godtschalck, enz...

Dat de vishandel eindelijk moge begrijpen wat deze mens doet voor het bevorderen van het visverbruik en hem haar steun moge geven voor zijn verdere aktie.

Aan dhr J. Terry wensen we een verdere en langdurige aktiviteit toe: de eeuwige jeugd in het belang van onze nijverheid en een erkenning en waardering van zijn moedig werk.

ders echter dat de voornaamste factoren voor een goede bewaring van vis zijn: voldoende ijs en geïsoleerde visruimen. Deze brengen eerste kwaliteit vis voort en bepalen hoelang de vis zal kunnen bewaard worden.

Het voornaamste doel van gekoelde ruimen, is de ledige visruimen koel te houden, het ijs goed te bewaren en alle materiaal koud te houden waarmede vis moet bewaard worden. De toestellen kunnen ook de lucht boven de bewaarde vis koel houden, ze hebben echter niet de minste invloed op de temperatuur van de massa vis.

Sommige vissersvaartuigen moeten zich gemakkelijk kunnen aanpassen. Mechanische afkoeling houdt het ijs in de ruimen goed tijdens de opzoeken naar vis en dat is eveneens een belangrijk voordeel.

Een aantal nadelen hebben de mechanische koeling van visruimen een slechte faam gegeven:

1. de temperatuur van de lucht in het ruim is niet eenvormig en het plaatsen van thermostaten is zeer moeilijk en ingewikkeld.
2. de temperatuur moet zodanig hoog blijven dat het ijs kan smelten wanneer deze rond de vis geplakt ligt. Zoniet, zal de vis slechter bewaren dan in een goed geïjsd, maar niet afgekoeld visruim.
3. het aanslaan en bevriezen van de leidingen is een ernstig nadeel, zodat regelmatig moet ontdooid worden, dit veroorzaakt echter een neerslag tijdens het ontladen wat het lossen ten zeerste bemoeilijkt en onaangenaam maakt.
4. veel zorg moet besteed worden om de juiste mechaniek te vinden die aangepast is aan het ekstra harde werk aan boord van vissersvaartuigen.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

Het is belangrijk dat een vissersvaartuig zo weinig mogelijk uitrusting heeft welke het noodzakelijk maakt regelmatig nazicht uit te oefenen en welke niet volstrekt noodzakelijk is. Mechanische afkoeling behoort tot deze groep. De beste voorwaarde voor visbewaring is de temperatuur van de lucht laag te houden zonder evenwel te beletten dat het ijs smelt, dus ongeveer 5°. Dit kan gemakkelijk bekomen worden in een geïsoleerd visruim, zonder afkoeling.

(Vervolgt)

# Nederland verkoopt zeeproducten Voorlichting en vis- propaganda in 1955

Verschenen is het verslag der werkzaamheden van de Afdeling Vis, Schaaf- en Schelpdieren van het Voorlichtingsbureau voor de Voeding. Daarin wordt een overzicht gegeven van hetgeen verleden jaar is verricht ten behoeve van de bevordering van het visverbruik.

Het verslag begint met de vermelding, dat de samenwerking tussen het Voorlichtingsbureau voor de Voeding en het Bedrijfschap voor Visserijproducten ook in 1955 bestendig werd.

Voorts ontlenen wij hieraan het volgende :

Bij de uitvoering van de diverse plannen is gebruik gemaakt van verschillende media, zoals pers, radio, film, demonstraties, tentoonstellingen, vouwbladen, raamstroken, direkt-mail, etalage-materiaal, advertenties, enz.

De demonstraties voor leerlingen van het N.O. voor Meisjes en voor leden van Vrouwenverenigingen vonden in het verslagjaar regelmatig voorrang. Op scholen werden 122 en voor vrouwenverenigingen 41 demonstraties gegeven. Daarnaast werden op tentoonstellingen demonstraties in visbereiding gegeven. In totaal gaf de kooklerares 359 demonstraties.

Voor groepen huisvrouwen, voor instructeurs, die het bezoek op de tentoonstelling in het Natuurkundig Museum te Tilburg moesten rondleiden, en voor groepen leerlingen van de Opleidingsscholen voor het N.O. voor Meisjes zijn excursies naar IJmuiden georganiseerd. Als regel wordt een bezoek gebracht aan de vishallen, een viskonservenfabriek of inleggerij en aan een diepvriesinrichting annex IJsfabriek. Voorts werd medewerking verleend aan een door het Centraal Instituut voor Christelijk Sociale Arbeid te Amsterdam georganiseerde uitgebreide excursie naar IJmuiden en omgeving.

In september 1955 kwam de visbereidingsfilm «Geniet van wat de zee U biedt» gereed. Van de film «Vieren Maar» werd een kopie ter beschikking van de afdeling gesteld. Hierdoor was het mogelijk de gewenste wijzigingen in het programma aan te brengen. Het nieuwe programma is van september 1955 tot januari 1956, 37 maal vertoond. Het oude programma werd in de periode van 1 januari tot 1 september 1955, 41 maal vertoond. Ook de oesterfilm werd enige malen in het programma opgenomen.

Het met verschillende omroepverenigingen bestaande contact werd bestendig. Op verzoek van een omroepvereniging werd ten behoeve van de inmiddels gereed gekomen filmstrip «Wij werpen het net uit in de Noordzee» een inleiding geschreven. In de loop van het verslagjaar verscheen een tweede filmstrip «Trailers trekken». Voor de samenstelling van deze filmstrip werd foto-materiaal ter beschikking gesteld, een inleiding geschreven en medewerking verleend bij de samenstelling van de les.

Ten behoeve van verschillende rubrieken werden regelmatig gegevens over visaanvoeren en prijzen

verstrekt. Omtrent de verstreking daarvan heeft een bespreking plaats gehad met de Federatie voor de Kleinhandel in Vis. Daarbij is een uiteenzetting gegeven over het doel. De prijzen worden uiterst voorzichtig vastgesteld.

Voor de aan de «Hollandse Nieuwe» gewijde uitzendingen waren vele afspraken gemaakt. Verschillende klankbeelden en enige reportages konden nog doorgang vinden. Een aantal uitzendingen, waarvoor alle voorbereidende maatregelen waren getroffen, moest in verband met de in het bedrijf gerezen moeilijkheden, helaas vervallen.

Verschillende omroepverenigingen besteedden desgevraagd in de daarvoor geschikte rubrieken aandacht aan de verse en verwerkte haring en aan de plaats, die de vis bij feesten kan innemen op het menu.

In het verslagjaar werden vijf vispersberichten verzonden. Voorts werd in vijf persberichten tenminste één visgerecht opgenomen en is in de z.g. «menu's» viermaal de vis genoemd.

In de vakpers verschenen verkoopbevorderende artikelen en een aantal berichten, ter ondersteuning van de gevoerde propagandacties.

Aan de nieuws- en onderwijsbladen werd een artikel verzonden, waarin de betekenis van de Vlaggetjesdagen en de haringjagerij nader is uiteengezet. Teneinde de pers een indruk te geven van de georganiseerde feestelijkheden in de havenplaatsen gedurende de Vlaggetjesdagen is haar een volledig programma ter publicatie toegezonden.

In het kader van de acties voor de verse haring en voor vis bij feesten is de aandacht van reacties van damesbladen gevraagd.

Van verschillende zijden werden verzoeken ontvangen om in enkele in voorbereiding zijnde particuliere uitgaven recepten en foto's uit ons visreceptenboekje te mogen overnemen. Dit werd toegestaan.

Eveneens werd toestemming verleend om de vissenplaatjes geheel of gedeeltelijk in andere uitgaven over te nemen.

Vervolg toek. week.

## HOOGWATER TE OOSTENDE

AUGUSTUS

3 vrij	10.00	04.01	43	11
	22.31	16.40	45	10
4 za	11.07	05.13	45	9
	23.33	17.48	47	6
5 zo	—	06.11	—	7
	12.01	18.45	48	3
6 ma	00.27	07.02	50	5
	12.47	19.39	50	1
7 di	01.16	07.49	52	4
	13.32	20.28	52	0
8 wo	02.03	08.35	53	4
	14.17	21.17	53	0
9 do	02.49	09.23	53	5
	15.03	22.04	53	0

## DE UITSLAGEN VAN DE INGANGSEXAMENS IN DE RIJKSZEVAART- SCHOOL TE OOSTENDE

De jongens die een drietal weken hun ingangsexamen afgelegd hebben voor de Rijksmarine-school te Oostende, worden nog steeds in de onwetendheid gelaten omtrent de uitslag er van.

Deze resultaten moeten naar Brussel gezonden worden, waar aangeduid wordt welke leerlingen mogen aangenomen worden, gezien het aantal beperkt is.

Eenzijds klaagt men in België een gebrek te hebben aan geschoolde zeelieden. Anderzijds moet men het getal leerlingen beperken, die zin hebben voor de zee.

Verder wordt steeds dezelfde vergissing begaan in deze instellingen inzake de leiding ervan.

Te Antwerpen heeft men er een zeeman van 62 jaar aan het hoofd van gezet, die niet de minste noties heeft van onderwijs geven of opvoedkunde.

Hetzelfde geldt te Oostende en dan is men verwonderd dat deze mensen die jaren op zee hoorden, vergissingen begaan, niet op de hoogte zijn om zo'n instelling te leiden en bekwame vakmensen voor de zeevaart te vormen.

## In de Onderzoeksraad voor Zeevaart

Ook hier worden de zaken met een ongehoorde slakkengang afgehandeld.

Talrijke zaken blijven er hangen en futiliteiten worden er voor gebracht waar soms zeer belangrijke zaken als het vergaan van schepen meer dan een jaar blijven liggen vóór ze behandeld worden.

Sedert voorzitter Poll is heengegaan, is er nog geen voorzitter in zijn plaats benoemd.

En waarom ?

Moet ook hier een politieke benoeming plaats hebben ?

Of zijn het de burelen, die het anders willen dan de minister en daarom de zaken maar in de kartons blijven liggen.

Wanneer stelt een volksvertegenwoordiger of senator de vraag wanneer de benoeming van een voorzitter van de Onderzoeksraad zal plaats vinden ?

Slakkengang en nog eens slakkengang...

## DE Z.452 WORDT GEDOOPT

De Z.452 «Rembrandt», toebehorende aan Romain Falleyn, wordt heden zondag, te 14 uur te Zeebrugge gedoopt.

## DE WAARHEID MAG NIET BEKEND GEMAAKT WORDEN

Voor het ogenblik wordt te Brussel een «Gids voor de Belgische vismarkt» uitgegeven.

In de oorspronkelijke tekst welke door het comité goedgekeurd werd, stond letterlijk volgende vermeld :

« Ter behartiging hunner talrijke belangen, zijn het merendeel der visserij-reders aangesloten bij het «Verbond der Belgische Zeevisserij», door bemiddeling van hun eigen groeperingen, zoals b.v. : «Hand in Hand» te Oostende en Zeebrugge, het «Verbond der Middenslagvisserij», enz., welke allen vertegenwoordigd zijn in de schoot van het «Verbond der Belgische Zeevisserij», — waarvan de zetel zich te Oostende bevindt.

« Daarnaast bestaat nog een «Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid», welke diverse onderafdelingen groepeert, waarvan er één betrekking heeft op de Produktie die zekere visserijreders omvat. Deze onderafdeling werd trouwens opgericht in de vorm ener officieel erkende beroepsvereniging. De zetel der «Nationale Federatie bevindt zich te Brussel, terwijl de «Produktie» afdeling haar zetel te Oostende heeft.

« Dan zijn er nog enkele onafhankelijke visserijreders, die bij geen enkele bond aangesloten zijn.

« De E.O.E.S. deskundigen hebben deze scheuring in de beroepsorganisaties der reders betreurd, die — volgens hen — gemeenschappelijk te nemen maatregelen, welke het gezamenlijke beroep ten goede zouden moeten komen, in hoge mate belemmert.

De «UNIE» heeft er niet beter op gevonden dan hieraan — zonder medeweten van het comité dat verantwoordelijk is voor de redactie — een wijziging te brengen in de tekst. De eerste alinea — over het «Verbond der Belgische Zeevisserij» bleef onveranderd.

De tweede alinea werd als volgt gewijzigd :

« Een ander gedeelte der reders is gegroepeerd in een nieuwe beroepsvereniging : «Unie der Belgische Reders ter Zeevisserij». Deze beroepsvereniging vormt de sekte «produktie» in de schoot van de «Nationale Federatie van het Visserijbedrijf, de Vishandel en de Visnijverheid», zij bezit onderafdelingen te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

De Unie heeft het echter wijs gevonden de volgende alinea te laten vallen, namelijk deze dat er nog reders zijn die bij geen enkele bond zijn aangesloten en de alinea die zegt dat de E.O.E.S. deskundigen de scheuring door de Unie te weeggebracht betreuren omdat hierdoor schade aan het algemeen belang wordt gebracht.

De «UNIE» houdt niet van de waarheid ! Anderzijds leren we dat zij deel uitmaken van de «Nationale Federatie» waar het V.B.Z. in 1949 haar ontslag heeft gegeven omdat de belangen van de reders maar al te zeer genegeerd werden.

**N. PARLEVLIET Jr.**

REDERIJ en

HARINGGROOTHANDEL  
Export

KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoor 344  
(2 lijnen - buiten kantooruren :  
2092 - 2233). Machinaal schoonge-  
maakte en gefileerde haring. Bank :  
De Twentse Bank. Postbus 15. Tele-  
gramadres : «Rijnstroom». (107)**Brief uit Yerseke**

Nr 604

YERSEKE 28-7-'56

**NOG STEEDS GEEN RUST**

We bedoelen in de mosselhandel. Zoals we eerder schreven, trachten de tegen elkaar staande partijen het toneel van aktie zo klein en beperkt mogelijk te houden, maar van meet af was te verwachten, dat dit uiterst moeilijk zou blijken. Naar we zo juist vernemen, zouden nu ook in het Antwerpse mosselen worden rondbezorgd aan 320 fr per 100 kg. Wat daarvan de gevolgen zullen zijn, valt nog niet te overzien maar de mening is niet te gewaagd om ook daar van anderen tegenmaatregelen te verwachten. En ook dat het niet tot Antwerpen beperkt zal kunnen blijven. Hoe kort ligt Antwerpen toch bij Mechelen en Brussel. Zondagavond waren hier enkele handelaars uit Baasrode, die kwamen zien om de mosselen hier rechtstreeks van de handelaars te betrekken teneinde enigermate het hoofd te kunnen bieden aan de voor hen zo uiterst ongunstig geworden situatie.

**ALLE SCHELLEN EN BIJNA****ALLE PANNEN TE WATER**

Dit werd nog wel enigszins bespoedigd omdat Dr Karringa aan de hand van de dagelijks bekomen gegevens eind deze week en begin volgende week een behoorlijke broedval meent te mogen verwachten. De warmte der laatste dagen, bracht zoveel verandering ten goede dat de oesterlarven waarvan er nog genoeg in 't Scheldewater voorhanden zijn, kunnen groeien en aanrijpen. Toch zijn ook de verwachtingen niet overdreven omdat volgens sommigen 't seizoen reeds te ver verstreken is om mooie aanslag te bekomen. Wellicht valt het nog mee en van veel belang is, hoe het weer zich de volgende twee maanden zal tonen. Van de nog in aankomst zijnde oestertjes over te springen naar de konsumptie-oesters, is geen reuzentoe. Nog steeds kwam geen regeling voor de verzending in 't komende seizoen tot stand. Wel werd een geweldige aktie ontwikkeld om de handel in oesters geheel vrij te laten. Drie van de vier verenigingen namen met meerderheid van stemmen het besluit een verzoek in die geest te richten tot het Bedrijfschap voor Visserijprodukten. Of hieraan gevolg zal worden gegeven weten we niet. Wel weten we, dat de exporteurs in meerderheid tegen geheel vrije handel zijn en ook dat wat stemmen betreft, de laatste ver in de minderheid zijn. Maar of het geroep om vrijheid, dat eigenlijk meer voortkomt uit een gevoel van ergernis en wrevel over de gang van zaken in het afgelopen seizoen nog aangewakkerd door enkele heethoofden die niets te winnen of te verliezen hebben bij een regeling, veel gehoor zal vinden, is weer een andere zaak. Ons dunkens dient eerst en vooral de export veilig gesteld en zou die gebaat zijn bij vrijhandel ?

**Nieuws uit Ymuiden en Nederland****KATOEN IN RUIL  
VAN VISSERS-  
VAARTUIGEN**

Het Mexicaanse ministerie van Marine heeft meegedeeld, dat men wellicht ruilovereenkomsten zal sluiten met Japan, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Nederland. Het ligt in de bedoeling aan deze landen katoen te leveren in ruil voor vissersvaartuigen.

Mexico zal aldus drie honderd kleine vissersvaartuigen moeten verwerven, waarmee 30.000 mensen gebaat zouden zijn. Ook de katoenkultuur zou hiervan profiteren.

**ALBATROS KW.87  
TEWATERGELATEN**

Op de scheepsbouwwerf «De Industrie» van D. en Joh. N.V. te Alphen aan de Rijn is maandag te watergelaten de trawler «Albatros» KW. 87 voor de N.V. rederij en handelsmaatschappij v.h. Gebr. den Dulk te Katwijk aan Zee.

De motortrawler heeft als afmetingen : lengte over alles 42,72 meter, breedte 7,20 m. en holte 3,80 m. In de motorkamer zijn opgesteld een Industriemotor van 600 pk., met Kuypers reductie 2:1 ; een hulpmotor van 40 pk.

Thans zal bij de werf de kiel worden gelegd voor een motorlogger van 40,80 m. lengte, 7,20 m. breedte en 3,80 m. holte voor Vlaardingse rekening.

**VISSERIJINCIDENT  
OP NOORDZEE  
MET KW.70**

Engelse dagbladen hebben eind vorige week veel ophef gemaakt over een visserij-incidentie op de Noordzee tussen een Katwijkse logger en een trawler uit Schotland. Een hevige ruzie, aldus deze berichten, zou namelijk hebben plaats gevonden tussen de bemanning van de Katwijkse logger KW. 70 «Nellie-Marie» en de Schotse haringtrawler «Pentland Swell». De kapitein van de Schot beweerde aan de wal, dat de KW. 70 over zijn netten zou zijn gevangen, de lijnen voor de boeg meegesleept zou hebben en de Schotse trawler zelfs een eind meegesleurd te hebben. De trawler zou hierdoor voor een bedrag van f. 2500 aan schade hebben opgelopen. Het Britse visserijinspectievaartuig «Mariner» is er tenslotte aan te pas gekomen en de kommandant heeft de ruzie beslecht. Aldus nog steeds de Engelse bladen. Het voorval heeft zich ongeveer zestig mijl ten oosten van de Tynemonding afgespeeld.

De reder, de h. J. Schoonenberg Azn. te Katwijk, daarnaar gevraagd, was geheel onkundig van het geval, maar hij was geneigd het gehele bericht uit Engeland met een korreltje zout te nemen. De schipper C. Krijgsman van de KW. 70 is een rustige man. Het journaal zal het wel uitwijzen, meende de h. Schoonenberg, wanneer de KW. 70 in IJmuiden binnenkomt. Schipper Krijgsman zou inmiddels hebben meegedeeld, dat de schuld geheel bij de Schot ligt. De trawler had namelijk geen vismerk.

**TWEE SCHEPEN  
KWAMEN IN  
MOEILIKHEDEN**

De storm heeft zondag en maandag ook twee Scheveningse loggers in moeilijkheden gebracht en schade toegebracht.

De SCH. 105 «Bernhard» was maandagmiddag op ongeveer 20 mijl van Scheveningen om te wachten op beter weer en alsdan de haven van Scheveningen binnen te lopen. In het ruim werd toen door schipper C. Roeleveld een flinke hoeveelheid water ontdekt in het voorschip. De SCH. 56, die in de nabijheid was, werd gewaarschuwd en zou in de buurt olijven steken. Een lek in het voorschip bleek het achteraf niet te zijn ; wel bleek bij een onderzoek dat de lenspompen verstopt waren geraakt door de inhoud van enkele vaten haring, die door het stampen van het schip open waren geraakt. Getracht werd de verstopte pompen in werking te stellen en dinsdagmorgen in Scheveningen binnen te lopen.

De «Dirk» SCH. 233 kreeg dezelfde middag zoveel water over, dat de krebben van dek werden gespoeld.

**«ZEELAND  
PRESENTEERT»  
OPENING OESTER-  
EN MOSSELSEIZOEN**

Zeeland zal dit jaar ruime bekendheid geven aan de opening van het oester- en mosselseizoen. Deze opening wordt op 6 september door de Kommissaris van de Koningin in Zeeland te Yerseke verricht en zal met tal van feestelijkheden gepaard gaan. Een grootse vlootshow zal worden gehouden van alle vissersvaartuigen in Zeeland en zelfs Willem Corneliszoon, de mossel- en oesterkenners uit vroeger jaren zal een bezoek aan Yerseke brengen. Over een lengte van 500 meter zullen voor de haven een aantal schepen liggen, die samen de zin vormen «Zeeland presenteert».

In de ochtenduren zullen de vlaggen in het plaatsje worden gehesen op de fraai beschilderde schepjes. Om 10 uur trekt de jeugd van het stadje naar het havenplateau onder begeleiding van de muziek van de harmonie Mozart en een duizendtal ballonnen zullen hier worden opgelaten. De vinder van de eerste ballon staat een aardige verrassing te wachten in de vorm van een vaatje oesters.

Een persontmoeting zal omstreeks elf uur in het stadhuis van Yerseke plaats vinden en geleid worden door dhr A.C. Willemsen, burgemeester van Yerseke. Toespraken worden gehouden door Dr. P. Korringa over het bedrijf en door Drs. D.J. van Dijk over de economische betekenis van het oester- en mosselbedrijf in Nederland.

Alle genodigden zullen vervolgens aan een lunch deelnemen, waarna de vlootshow op de Oosterschelde wordt bijgewoond. Ruim honderd schepen nemen hieraan deel.

Hoogtepunt van het feest op de zesde september wordt ongetwijfeld de intocht op een oud model oesterkar van Willem Corneliszoon, kastelein van de herberg «De drie

haringen» (1574), een destijds vermaard oester- en mosselkenners. Bij aankomst van de oud kastelein, op het havenplateau zullen de vissersschepen van Yerseke, Arnemuiden, Zierikzee, Bruinisse en andere Zeeuwse visserijplaatsen in de haven binnelopen, Pieter Cornelisen houdt een toespraak, die beantwoord zal worden door de Kommissaris van de Koningin in Zeeland, jhr A.F.C. de Casembroot. Door het openen van de eerste oester zal hij vervolgens de officiële opening van het seizoen verrichten. Willem Corneliszoon gaat de genodigden daarna voor naar een ontvangst voor het eten van oesters aan de put. 's Avonds zal er worden gekoncentreerd, is er een rondgang van de jeugd en wordt op het sportterrein een vuurwerk afgestoken.

**IJMUIDENSE  
TRAWLERVLOOT  
WEER DOOR  
STAKING  
GETROFFEN**

Op de IJmuidense trawlervloot, waarvan maandag vier en dinsdag drie schepen naar zee moesten, nadat zij aan de markt waren geweest, is opnieuw een staking uitgebroken. De zeven schepen bleven binnen en dinsdagavond werd verwacht, dat in de loop van de week ook de andere schepen zich hierbij zullen voegen, wanneer het Kollege van Rijksbemiddelaars nog geen goedkeuring geeft aan de door reders en erkende vakorganisaties opgesteld nieuwe K.A.O. voor de trawlvijsserij.

De trawlers, die dinsdag door de staking waren getroffen, zijn de «Vios», «Amsterdam», Klaas Wijker» en «Thorina» van maandag en de «Deining», «Polderman» en «Caroline» van dinsdag.

Kern van het ontstaan deze staking is het uitblijven der toepassing der nieuwe C.A.O. Nadat begin van dit jaar drie maanden lang was gestaakt voor verbetering van de arbeidsvoorwaarden gingen de schepen op een speciaal kontrakt begin april naar zee, onder toezegging van de reders dat er binnen twee maanden een nieuwe C.A.O. op tafel zou liggen. Begin Juni kwam deze CAO tot stand en werd de arbeidsovereenkomst voorgelegd aan de stichting van de Arbeid en het Kollege van Rijksbemiddelaars om goedkeuring. De Stichting heeft in deze een adviserende en het Kollege een beslissende stem.

Thans is de nieuwe CAO dus al twee maanden te Den Haag bij de Stichting in behandeling en naar verluidt zou hier geen eenstemmigheid heersen. Men acht vooral het verhogen van de vaste gage met 33,33 percent aan de hoge kant. Woensdag zou de Stichting de partijen aanhoren en wellicht zou dan donderdag een uitspraak van het kollege van Rijksbemiddelaars verwacht kunnen worden.

Ondanks de toezegging van de reders bij de totstandkoming van de nieuwe CAO, dat met terugwerkende kracht tot 1 april uitbetaald zou worden, zijn de vissers maandag en dinsdag tot de konklusie gekomen, dat het nu tijd was om tot stillegging van de vloot over te gaan. Vooral daar geen eenstemmigheid in de Stichting blijkt te heersen. Men hoopt hiermee meer kracht bij te zetten aan de verlangens.

(Zie vervolg blz. 12)

# NIEUWS UIT IJMUIDEN EN NEDERLAND

(Vervolg van blz. 11)

## STORMSCHADE OP TRAWLER IJM.6 NORMA MARIA

De stoomtrawler «Norma Maria» IJM. 6 van de N.V. Nat. Stoomvisserij Maatschappij te IJmuiden heeft tijdens de laatste zomerstorm flinke stormschade opgelopen. Een deel van de achtermast ging verloren en ook een reddingsboot werd door een douw water overboord gezet en kon niet worden behouden. De andere schepen van de Nederlandse vissersvloot, die in het weekeinde op zee waren, zijn de storm goed doorgekomen met hier en daar lichte schade aan dek. Veel vertraging ondervonden de schepen bij de thuisstorm naar IJmuiden.

## «ESTORIL» BINNENKORT NAAR BRAZILIE

Bij de Sleephelling Maatschappij te Scheveningen zal binnenkort de nieuwe trawler «Estoril» (450 pk.) gereed komen en op de Noordzee de proefvaart maken. De trawler is bestemd voor Brazilië en de Portugese bemanning is inmiddels in Nederland aangekomen om de trawler naar Rio de Janeiro te brengen. De IJmuidense schipper M. Grootveld is aangezocht visserij op de «Estoril» te worden. Onderhandelingen zijn nog lopende.

## TWEE BRANDEN OP OLIESCHEEPJES

Op in de vissershaven te IJmuiden liggende oliescheepjes is dinsdagmiddag en vrijdagochtend tot tweemaal toe brand uitgebroken. Dinsdag ontstond een explosie in de machinekamer van een van de oliescheepjes; de machinist trachtte het vuur met een schuimblusapparaat te blussen, maar vonken zetten ook zijn kleding in brand, zodat de man overboord moest springen. Met enige brandwonden moest hij in het Antoniusziekenhuis te Beverwijk worden opgenomen. De brand op het schip is snel geblust door de Velsense brandweer.

Vrijdagnacht moest de brandweer opnieuw uitrukken voor een brand op een oliescheepje van de firma K. de Boer. Het tankertje was juist met twee opvarenden uit Amsterdam binnengelopen, toen om half één zeer waarschijnlijk door een explosie, brand ontstond in de motorkamer. Het tweetal heeft getracht de brand te blussen, maar beiden werden ernstig met brandwonden bedekt. De achttienjarige M.P. v. P. en de dertienjarige A.J.W.S. moesten in het Rode Kruis ziekenhuis te Beverwijk worden opgenomen.

Ook hier heeft de brandweer de brand geblust. Omtrent de definitieve oorzaak tast men nog in het duister.

## TERUGKEER VAN DE WILLEM BEUKELSZOON

Het Hollandse visserijonderzoekvaartuig de «Willem Beukelszoon» is van zijn studiereis terug.

Het was vooral uitgevaren om de verschillende rassen haring op te zoeken en vooral om de gedragingen van jonge haring na te gaan.

Ook werd nagespoord of er verscheidene rassen wijting bestaan of dan één enkele grote groep.

Er werd opgemerkt dat de wijting van 't westelijk deel van de Noordzee verschilt van die van het oostelijk deel.

Een aantal stalen werden gedeponeerd op het staatslaboratorium van IJmuiden voor verder onderzoek.

## «ZUIDERZEE» VOOR VISSERIJ-INSPECTIE IN DE VAART

*Het nieuwste vaartuig voor de Nederlandse visserijinspectie met standplaats Harderwijk is op het IJsselmeer in de vaart gekomen. Het is de «Zuiderzee» VI. 3, die woensdag een officiële proefvaart maakte, bijgewoond door de demissionaire minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening, de h. S.L. Mansholt, de directeur der Visserijen, de h. G. Lienesch en de h. van Erp, inspecteur der vissertjen.*

Het nieuwe schip zal het rayon IJsselmeer en Waddenzee beslaan en kan een vaart van 20 km. per uur bereiken. In de motorkamer is een 250 pk. dieselmotor opgesteld. Het schip is zeer modern ingericht en de bioloog, de h. dr. C.L. Deelder beschikt aan boord over een laboratorium voor het visserijonderzoek. Zijn werkzaamheden zullen omvatten het nagaan van de stand van de vis, het uitzetten van pootvis, het nagaan van de oorzaak der sterfte, de trek van vis en het platongehalte en het maagonderzoek.

De h. B. van Doorn is aan boord als onbezoldigd rijksveldwachter, zodat ook processen verbaal opgemaakt kunnen worden tegen de vissers.

Het scheepje kan ook vissen. Het depot voor netten en andere materiaal is te Hoorn ondergebracht. Aan boord kunnen negen man slapen en voorts is er een keuken en beschikt men over vaste wastafels, luchtverversing, leeslampen, enz. Kapitein is de h. K. van Veen.

## Reders, leest regelmatig :

### LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

#### DONDERDAG 26 JULI :

Naar het schijnt is het toch de bedoeling niet van de IJslandse regering de Nato in plan te laten, wat echter de territoriale wateren aangaat, daar is geen woord over gerept, zodat met een mogelijke uitbreiding toch moet rekening gehouden worden. Wil IJsland de Natokaart spelen om de territoriale watertroef te winnen ?

#### VRIJDAG 27 JULI

De Engelsen hebben met hun konflikt met IJsland al aardige toeren tegengekomen. Vooreerst werd op eigen houtje een zeer sterk spel gespeeld. Later werd beroep gedaan op de tussenkomst van derde (visserij)landen om een oplossing te bekomen en werd een soort solidariteitspakt gesloten. Naderhand — toen de toestand in Engeland onhoudbaar bleef — werd het roer omgegooid en met de IJslandse reders en regering onderhandeld. Men was toen reeds op zeer goede weg, als men tenminste de berichten uit de Britse pers wilde geloven. Met de nieuwe IJslandse regering ziet het er naar uit dat een oplossing van het geschil ver van nabij is. Hebben de IJslanders gepoogd tijd te winnen (waar ze wonderwel in geslaagd zijn) tot na de verkiezingen ? Het Engels geloof in een oplossing is omgeslagen in een hoop, wanneer ze nu met nieuwe liefde naar de Europese reders terugkeren en berouw tonen om de mislukte poging tot individuele regeling, zullen ze de vier hoofddeugden beoefend hebben en wellicht het volmaakte geluk leren kennen.

#### ZATERDAG 28 JULI

Een aangenaam geschenkje gekregen : twee pakjes servetten welke in Nederland op duizenden exemplaren kosteloos in de restaurants uitgedeeld worden. Het ene servetje prijst garnaal aan, terwijl het andere reclame maakt voor de nieuwe haring. Voorwaar een goed gedacht om door een klein — prettig — tekeningetje de aandacht van de verbruiker op lekkere hapjes te trekken.

Er waren juist gasten voor die avond, wij hebben garnaalkroketjes geserveerd op garnaalservetjes.

#### ZONDAG 29 JULI

Dag der Zeelieden. Optocht en bloemenhulde aan het monument. Veel vlaggen en veel vertoon van mensen die er zijn om zich te komen tonen. Het gebaar van onze Minister die speciaal naar Oosten-de gekomen was en die zijn volle aandacht toont voor alles wat in betrekking staat met de zee en de visserij werd zeer naar waarde geschat.

Voor duizenden franken bloemstukken en kronen werden op het monument gelegd ter versiering. Kostelijke stukken die enkel geënd hebben om in optocht langs de straten gedragen te worden, opdat iedereen het zou gezien hebben en dan na enkele uren zon en wind, het monument meer cantsieren dan versieren. Zou dit bedrag niet veel nuttiger kunnen besteed worden ter verering van onze zeehelden ?

Hierbij spreken we niet van het pietetsvol gebaar der vissers- en zeemansweduwen die elk een kleine krans aan de voet van het monument neerlegden. Maar deze kleine liefdegaven waren dra bedoelven onder de stortvloed van kronen en stukken die er enkel kwamen om te tonen : we waren er ook bij.

#### MAANDAG 30 JULI

Gisteren hevige storm, die vandaag nog nablaast. De moeite waarmede de twee mailboten te kampen hadden om de havengeul binnen te varen werd door duizenden toeristen gadegeslagen. En met bewondering keek men naar het vissersschip dat — recht door zee en recht op zijn doel af — de havengeul binnenvoer. Ja, onze schippers zijn van de beste zeelieden ter wereld !

#### DINSDAG 31 JULI

Nagepraat over de storm van gisteren en eergisteren. Kapiteins ter lange omvaart kijken wel eens minachtend op een visserij-schipper neer. Maar wie vaart dicht onder bekende of onbekende kusten zonder loods aan boord ? En wie oefent bovendien de visserij uit op deze plaatsen waar een koopvaardijkapitein zonder loods niet waagt voorbij te varen ?

#### WOENSDAG 1 AUGUSTUS

Drukke voorbereidingen voor het Neptunusfeest. Het is er eindelijk van gekomen dat ook te Oostende een groots visserijfeest, met toeristische inslag en nadruk op vispropaganda ingericht wordt. Als proefkonijn mag de belangstelling — ook vanwege de Overheid — zeker geslaagd heten. Zullen de belanghebbenden : reders en vishandelaars ook hun belangstelling tonen ? Er wordt geen geld gevraagd, enkel aanwezigheid en dat is niet veel. Dat is evenveel, of nog minder zelfs, want er is geen kostelijke verplaatsing mee gemoeid, als voor gelijk welke andere manifestatie in het binnenland.

## EN DE JURY'S VOOR DE VISSERIJ-SCHOLEN

Deze zijn nog steeds samengesteld uit mensen, die zelf les geven in de scholen en bijgevolg niet onpartijdig kunnen optreden, wanneer het gaat om leerlingen van hun school.

De juryleden die de examens afnemen van de vissers 't zij voor motorist, leerlingstuurman of stuurman zouden moeten samengesteld zijn uit mensen die weliswaar bij machte zijn deze af te nemen, maar noch professoren noch directeurs der betrokken scholen zouden van de jury mogen deel uitmaken.

Hieromtrent werden nuttige voorstellen gedaan.

Deze zijn te nuttig opdat daaraan gevolg zou gegeven worden.

Minister Anseele, gij zijt nochtans de opvolger van een vader, die oneindig veel voor de visserij gedaan heeft.

Waarom neemt gij hier korदाат weg geen beslissing ?

# VERGELIJKENDE AANVOERSTATISTIEK APRIL 1955 - 1956

	Gewicht		Waarde		Gemiddelde prijs	
	1955	1956	1955	1956	1955	1956
IJslandse kabeljauw						
groot	676.091	539.193	3.819.880	3.254.532	5,65	6,03
middelmaat	178.729	70.235	924.560	399.596	5,17	5,69
kleine	13.850	1.400	43.310	6.110	3,13	4,36
<b>Totaal</b>	<b>868.670</b>	<b>610.828</b>	<b>4.787.750</b>	<b>3.660.238</b>	<b>5,51</b>	<b>5,99</b>
Noordzee kabeljauw						
groot	223.150	188.853	2.519.027	2.088.254	11,29	11,06
middelmaat	71.248	59.392	501.950	420.762	7,04	7,08
kleine	30.099	27.096	188.283	216.517	6,25	7,99
<b>Totaal</b>	<b>324.497</b>	<b>275.341</b>	<b>3.209.260</b>	<b>2.725.533</b>	<b>9,89</b>	<b>9,90</b>
IJslandse schelvis						
groot	84.453	107.492	767.060	961.540	9,08	8,94
middelmaat	463.481	348.742	1.714.940	1.629.550	3,70	4,67
kleine	228.522	156.793	764.740	618.631	3,35	3,94
<b>Totaal</b>	<b>776.456</b>	<b>613.027</b>	<b>3.246.740</b>	<b>3.209.721</b>	<b>4,18</b>	<b>5,23</b>
Noordzee schelvis						
groot	—	1.787	—	10.970	...	6,14
middelmaat	2.841	33.547	11.320	149.804	3,98	4,46
kleine	21.295	82.488	99.490	330.930	4,67	4,01
<b>Totaal</b>	<b>24.136</b>	<b>176.822</b>	<b>110.810</b>	<b>491.704</b>	<b>4,59</b>	<b>4,17</b>
Schol	262.866	334.087	2.122.929	2.510.066	8,08	7,51
Rog	198.603	135.963	1.492.538	1.184.021	7,51	8,71
Tarbot	58.689	67.250	1.510.656	1.479.887	25,74	22,00
Tong	419.331	373.595	13.073.910	12.351.430	31,18	33,06
Wijting	234.492	332.145	1.163.305	1.384.669	4,96	4,16
Andere soorten	1.064.928	1.041.054	6.253.531	6.824.112	5,87	6,55
<b>Totaal bodemvis</b>	<b>4.232.668</b>	<b>3.901.112</b>	<b>36.971.428</b>	<b>35.821.381</b>	<b>8,73</b>	<b>9,18</b>
Bastaardmakreel	4.396	2.650	9.029	5.150	2,05	1,94
Volle haring	165	8.057	990	27.625	6,00	3,43
Makreel	38.732	71.523	297.600	438.160	7,68	6,13
Andere soorten	—	15	—	93	...	6,20
<b>Totaal pelagische vis</b>	<b>43.293</b>	<b>82.245</b>	<b>307.619</b>	<b>471.028</b>	<b>7,10</b>	<b>5,73</b>
Garnaal	198.788	419.553	5.523.403	7.381.696	27,78	17,59
Andere	45.171	33.566	557.300	607.927	12,33	18,11
<b>Totaal schaal- en weekdieren</b>	<b>243.959</b>	<b>453.119</b>	<b>6.080.703</b>	<b>7.989.623</b>	<b>24,92</b>	<b>17,63</b>
<b>Algemeen totaal</b>	<b>4.519.920</b>	<b>4.436.476</b>	<b>43.359.750</b>	<b>44.282.032</b>	<b>9,59</b>	<b>9,98</b>
IJslandse vis	2.247.752	1.949.432	10.916.492	11.259.124	4,86	5,77
Noordzeevis	1.984.916	1.951.680	26.054.936	24.562.257	13,12	12,58

## DE BELGISCH NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1956

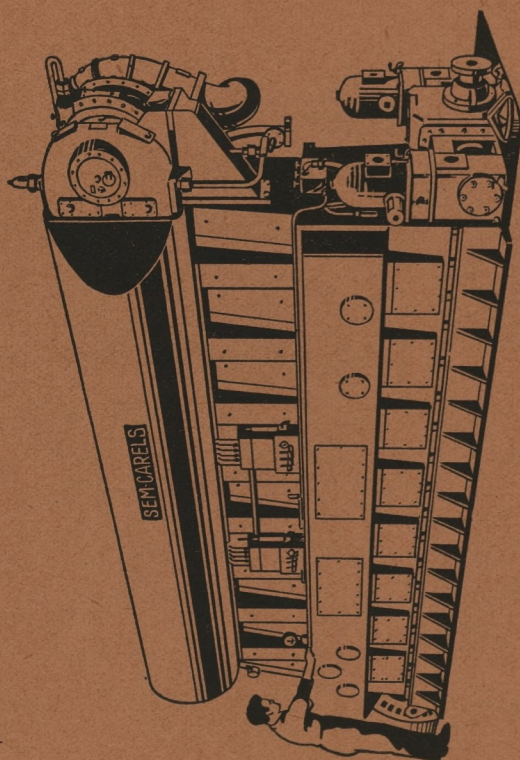
Is verkrijgbaar door storting van 175 fr. op P.C.R. nr 41.89.87 van «Het Vissersblad», Oostende.

Vermeldt op Uw sirook «Vissersijalmanak».

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

### IN NEDERLAND

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



# SEM-CARELS

## Scheeps - Dieselmotoren



42 DOK - GENT

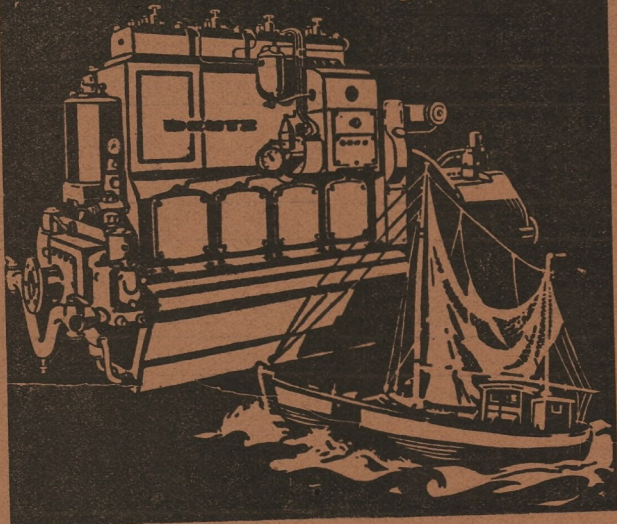
## R. BAUWENS & Co

14, REDELIJKAAL  
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de  
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

# DEUTZ

## Diesel



### DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

### VALCKE Frères N.V.

### Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

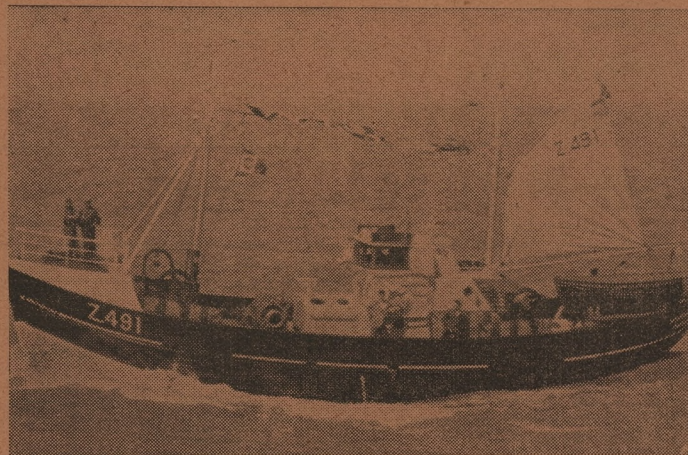
(33V)

# Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4374.70

Bank v. Brussel Oost. 185.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHE EPSWERF

## Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

NIEUWE WERFKAAL, 2 p.v.b.a.

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten  
Artikelen voor vissersvaartuigen

### GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

## Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Luik

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

185V