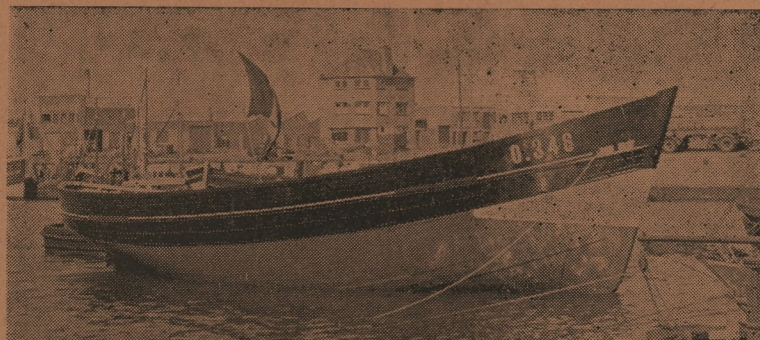


Het VISSERIJBLAD

O.348 "LUCKY STAR"



De O.348 «Lucky Star» na de tewaterlating. De families Gonsales en Debusschere omringen Peter en Meter.



Adreslijst van Nederlandse Firma's

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524.4822

Na 6 uur : 4732-4595

Specialiteit : schelvis,

kabeljauw, makreel,

— haring, enz. —

(80V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319

(96)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.

Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721

IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)

Fa J. VAN BEELEN C.V.

IJmuiden (Holland) Katwijk a. Zee

Tel. 4608

Tel. 3072

Trawlnetten Haringtrawlnetten

Scheepsuitrustingen

Alles voor de visserij

(98)

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

**NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD**

FISH
CANNING
FACTORY

COLUMBIA

Export naar alle landen van

VISCONSERVEN

Gespecialiseerd voor

DE TROPEN

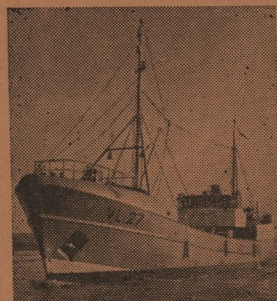
VLAARDINGEN - HOLLAND

Telefoon 3057 - 2068 —

Telefoon Rotterdam 67072

(122)

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

STEL'S OLIEHANDEL
AMERICAN LUBRICATING
OILS

Tel. K. 2550 - 5247 - 4575 -
6361

TRAWLERKADE, 64

IJMUIDEN

(103)

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreel

Import IJMUIDEN Export

(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737.

Telegram-adres «Visserclots».

(89)

n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

IJmuiden. Telefoon 4527. Voor alle

visserijbenodigdheden.

(81)

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

„ MARTINET „

voor schepen van
kleine tonnemaat



Maakt het mogelijk een juistere koers te
sturen met zekere besparing van brand-
stof en tijd. De roerganger kan gerust
het stuur overlaten aan de ijzeren man.

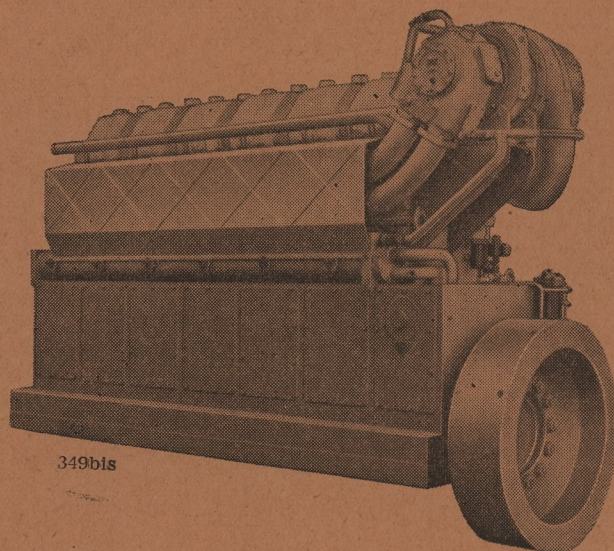
even goede werking ge-
durende de treiling als
tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

OOSTENDE : 21, H. Baelskaai

ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat

NIEUWPOORT : 18, Hoogstraat



349bis

SEM-CARELS
Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK — GENT

R. BAUWENS & C^o

14, REDERIJKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

Het

VISSERIJBLAD

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

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

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 180 F.
Zes maanden : 90 F.
Drie maanden : 50 F.

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

STANDPUNTEN

Scheepskrediet en vernieuwing van de zeevisserijvloot

WE vervolgen deze week het «ekonomisch verslag voorgelegd aan het technisch komitee van het scheepskrediet».

Volgende aanhalingen nemen we letterlijk over, omdat we ze zeer treffend vinden.

* * *

« **M**EEER dan welk ander bedrijf ook, vraagt de visserij een grote durf en een zin voor risico. Geen wonder dan ook dat, wanneer een schip verloren gaat, sommige eigenaars er wel eens de voorkeur aan geven de verzekeringswaarde in minder riskante beleggingen om te zetten. Op 21 verloren gegane schepen voor de periode van 1948-1953, werden er slechts 11 vervangen (7 door nieuwbouw en 4 door aankoop van andere Belgische reders). Bij de treilers, die aan het buitenland verkocht werden, zijn de cijfers nog sprekender : in diezelfde periode 1948-1953, werden 21 schepen aan het buitenland verkocht, waarvan 7 slechts werden vervangen.

« De regelmatige aanvulling van het «rederskader» is dan ook onontbeerlijk om onze visserij op het vereiste peil te houden. Het beste middel om dit doel te bereiken, is het de kleine schipper, die zich tot reder wil opwerken, gemakkelijk maken.

« Wijzen we er tenslotte nog op, dat een normale vervanging van onze visserijvloot, van het scheepskrediet jaarlijks een 15 à 20 kredieten voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen vergt. Slechts in 1954 en 1955 werd dit minimum bereikt».

* * *

DEZE vaststellingen zijn inderdaad zeer sprekend. Ingevolge deze vaststellingen zelfs, zou onze vloot langzamerhand aan het uitsterven zijn en, inderdaad, de jaarlijkse vloottotalen verminderen regelmatig.

Naast deze vermindering, door wegvallen zonder vervangen, moet er nog bijgerekend worden het aantal vaartuigen dat afgebroken wordt of verdwijnt wegens ouderdom. Groot is dit laatste getal niet, maar — en hier is een belangrijke oorzaak van het tekort aan personeel — verscheidene reders hebben noch de MOED, noch het KAPITAAL, om hun bestaande oude eenheden te vervangen. Hun kinderen verlaten de visserij en zoeken aan land een bezigheid : oude vissers- en redersgeslachten gaan alzo verloren voor de visserij, omdat het oude schip niet kan vervangen worden.

Een heraanpassing van de kredieten voor bestaande reders, die hun oud schip — dat een zekere waarde heeft, waarvoor ze hun leven lang gezwoegd hebben — willen vervangen, dringt zich bijgevolg op. Want, meer dan die 15 à 20 nieuwe schepen per jaar, hebben we behoefte aan een vernieuwing van het verouderde vlootgedeelte, en dan mogen deze cijfers zeker verdubbeld worden, willen we niet ten achter blijven en binnen enkele jaren met een volledig moderne vloot onze nijverheid verdedigen in een groter ekonomische ruimte.

* * *

HET laatste gedeelte van het verslag handelt over onze scheepswerven.

« Bij de werven die voor de visserij bouwen, heerste in 1955 « een bevredigende bedrijvigheid. De werven die werk in bestelling hebben tot in 1957 zijn echter erg zeldzaam.

« Met uitzondering van een werf, gespecialiseerd in de bouw van grote diepzeetrellers, ontbreken de bouworders voor de vreemde in de kleine werven aan de kust, die aldus in werkelijkheid van dag tot dag leven.

« De nationale markt alleen blijkt onvoldoende om blijvend de scheepswerven voor houtbouw — de meest talrijke — te spijsen.

« Derhalve is het noodzakelijk een buitenlands afzetgebied voor de nationale produktie te verzekeren. Een omvorming van een zeker aantal van deze werven, met het oog op de staalbouw, lijkt eveneens aangewezen».

* * *

NIET alleen om onze scheepsbouwnijverheid in het leven te houden, is een buitenlands afzetgebied noodzakelijk, maar ook en vooral om aan onze vloot nog betere en goedkoper vaartuigen te kunnen leveren.

De bouw van een vaartuig in serie brengt belangrijke besparingen bij voor de werf, die uiteindelijk ten goede komen aan de koper zelf. De vaste bestelling van een reeks vaartuigen, maakt het de bouwer mogelijk nieuwe plannen te maken, deze plannen te beproeven en, mits geringe kosten voor de kopers, de scheepsmodellen nog te verbeteren.

De aanbouw kost minder duur per eenheid, wanneer een reeks vaartuigen gebouwd worden, ook het onderhoud is minder kostelijk omdat voor de vervanging steeds een reeks reserveonderdelen klaar liggen. De voortverkoopwaarde is ook hoger, en zo zouden we talrijke voordelen kunnen opsommen.

Van belang is echter dat de Belgische kustvisserij en de kleine middenslag noodzakelijk dienen gemoderniseerd en aangepast.

Hiertoe zijn nodig :

- verbeterde kredieten voor de bestaande reders die willen vervangen ;
- goedkope en moderne vaartuigen.

In deze aangelegenheid speelt de wetgeving op de «vernieuwing en uitbreiding van de Belgische vloot» een belangrijke rol, mits de bevoegde overheid die rol wil begrijpen en de reders in de mogelijkheid stellen ze op hun bedrijf toe te passen.

J.H.K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Ze leeren ons nu geheele dagen dat me moeten beginnen beleefd zijn als we willen gaan kieken naar de eksposieche van achten-vijftig. 't Is gelijk met de kleine kienders : als je niet braave zijt, gaat Siente Naklaai niettent brien-gen. Maar, onder ons gezeid en elders gezweegen, van de kleine kienders is 't ziender niet die dat betaalen, maar voor d'eksposieche waarvoor dat me maggen braave zien en beleefd, is 't uit onze zak dat de kluiten kommen.

Enfin, eksposieche of geene, een mensch moet beleefd zijn, je komt daar 't verste mee en 'k zien ook van gedacht dat ze daar in Brussel der niet gaan achter kienken os we beleefd zijn of niet om met die eksposieche te beginnen. In alle geval, voor mijn gaan ze 't niet moeten doen of laten, ik zien als-an beleefd, dikkensten veels te beleefd zelfs, want je kant daar mee miseerie hebben ook, zeie.

'k Kommen verleeden weeke van te gaan monsternen met mijn kop-paage, 't was tien en half als me aan de Plas Marie Zozee kwaamen, je weet 't is een heel ende van 't maritiem naar daar, biezoender als 't begint doenker te worden en da je moet te voete gaan. Enfin, me waaren juiste aantijden voor den ottoobuus van ten neegen en zee-ventiene, die niet veele retaar had van de reize. Je kunt gaan pein-zen, ter staat daar een hoop men-schen achter dien ottoobuus te wachten en de sienemas waaren juiste gedaan, daarmee waster een geheelen hoop volk met een keer die meewilde.

Stuiken en trekken voor der op te geraaken, je weet hoe dat dat gaat als je met veele menschen deur een nauw gatje moet passeeren en alster geen plekke is voor iedereen. 't Goeng rap, want ter was niemand die moeste betaalen aan den antree. 'k Zeggen : nè, 't is voor niettent, de tram is rijke genoeg. Wabliefje, meneere, zeiter daar een neffentst mijn. 'k Zeiden 't nog een keer dat 't voor niettent was. En voor wien moeten me wiender tonne werken, voor 't vaderland, misschien ? 't Was de reseveur. Haal maar je geld uit, zeiten en lost maar gelijk iedereen. 'k Zeggen : owla, makker, azoo niet zeie, 'k zouden eerst een keer willen weeten waar dat dien ottoobuus naartoe rijdt voordat ik betaalen.

Tututut, zeiten, je zit op den ottoobuus en je gaat hier stuiken, of je gaat zien wat datter gebeurt. 'k Zeggen dat maakt als ik op Steene uitkommen of aan Maria-kerke of gelijk waar en 'k moeten op den Opeks zijn, dat ik driebubbel maggen betaalen. Met mijn niet zeie, broere. Voor dat ik betaalen, moeten 'k weeten waar dat me naartoe gaan.

Me gaan naar den Opeks, zeeve-raare, en geeft maar je geld dat ik d'andere menschen ook kunnen bedienen. 'k Zeggen, owla, weet je gij niet dat je moet beleefd zijn ? Me zijn wijnder de kalanten van de tram en me moeten wijnder gediend worden, en daarbij je hebt zeeker dat liedje niet gehoord van

d'eksposieche, de weeke van den hof lijk geit ? Als je wilt hebben dan 'k beleefd zijn, zeit de reseveur, ehwel 'k gaan 't zijn : mijnheere osjeblijf wil je gie betaalen of 'k smijten je van den ottoobuus !

'k Zeggen, okiedoo, ehwel 'k en gaan nu niet betaalen zi. Wat hebben we nu, zeiten anderen. 'k Zeggen 't nog een keer dat ik niet betaalen. En waarom zou je gij niet betaalen, vroegten. 'k Zeggen : omdat ik een kaarte hebben. Geef ze dan maar alhier, zeit de reseveur. 'k Zeggen : als je 't schoone vraagt gelijk of datter geschreeven staat.

Ter stoend daar een madam achter mijn die een beetje ongeduldig begost te worden en ze zei teegen de reseveur : mijnheere de reseveur, 'k staan hier al een kart met mijn geld in mijn handen, moeten 'k nog lange wachten want 'k moeten der sebietsent van. 'k Zeggen : madam, steekt maar je geld weg. Wabliefje, zeit de reseveur, je gaat gij nog de menschen aanzetten om niet te betaalen en mijn beletten mijn werk te doen en alzoo aan de kost te kommen ! 'k Zeggen, vriend, je moet daar niet mee inzitten, 't is mijn toernee, 'k zijn maar eene keer per reize binnen, 'k trakteeren kik madam, maakt gij maar een gaatje in mijn kaarte voor madam, je zijt beleefd of je zie het niet en me zijn in de weeke van den hof, het lijk en de geite. Jammaar neen, zeit die madam. 'k Zeggen madam, je mag dat niet refuseeren, dat waare mijn een affroent aandoen. Jammaar, zeit de reseveur, der staat maar een vwajaage meer op je kaarte. 'k Zeggen ehwel, 'k blijven bij mijn woord : die laatste vwajaage is voor madam hier.

Gelijk of dattik dat zeiden, stopt dien ottoobuus en die madam stapt der van. Ze was eentwaar verre genoeg zeeker. Hoe is 't vriend, zeit de reseveur, gaat je nu betaalen. 'k Zeggen : wadde betaalen en voor wien zijn heiligen ? Ehwel, zegten, voor joen plaatse. 'k Zeggen : je hebt daar juiste een gaatje gemaakt in mijn kaarte. Jammaar, zeiten, dat gaatje was voor die madam. 'k Zeggen : je hebt gij wel gehoord dat ze der niet moeste van weeten.

Jammaar, azoo niet zeie, zeiten, die madam hebt heur plaatse niet betaald omdat je gezeid hebt dat ik mochten een gaatje maaken voor heur. 'k hebben dus één gaatje gemaakt voor twee. Ehwel je moest er maar twee gemaakt hebben. 'k En kosten der maar eenen maaken. Dat is toch mijn schuld niet alster geen plaatse genoeg is voor meer dan één gaatje in die kaarte, zeiden kik, ze kost al diere genoeg.

Almeteenkeer de kontroleur was daar, die reseveur had hem eer gezien of ik en je wierd stout : je gaat azoo niet meer blauven klappen, zeiten, mijnheere de kontroleur, hier ister een persoon die zijn plaatse niet wilt betaalen. Wat ister niet in orde, zeit die kontroleur, waarom wil je gij niet betaalen ? 'k Zeggen, 'k hebben kik betaald, kijkt maar een keer, hier is mijn kaarte met dat gaatje der in. Jammaar, zeit de reseveur, dat is

Het Visserijmuseum te Bergen (Noorwegen)

(Vervolg van vorige week)

De geschiedenis van de paling is zodanig eigenaardig dat bijzondere aandacht aan deze vissoort wordt besteed. Het paaien geschiedt in de Sargassozee op zeer grote diepte. Men veronderstelt dat de rijpe paling na het paaien sterft, deze veronderstelling berust enkel op de waarneming dat deze palingen nooit meer naar Europa terugkeren. De palinglarven welke uit het ei komen zijn zijdelings plat en doorschijnend. Het duurt 3 ½ jaar vooraleer ze de Noorse kust bereiken. Eens de kustwateren bereikt, veranderen de larven in kleine alen, welke echter nog doorzichtig blijft. Nu zoeken ze zoet water op, zwemmen stroomopwaarts en blijven daar enkele jaren wonen. Vooraleer ze rijp worden, verlaten ze rivieren en zoetwater om naar de Sargassozee te zwemmen om er te paaien en te sterven.

De volgende afdeling behandelt de ontwikkeling van het VISTUIG.

Het vangmateriaal welke thans in Noorwegen gebruikt wordt is zeer verscheiden. Nochtans, wanneer we de geschiedenis teruglopen, komen we van alle vangstmetho-des langs een rechte uit naar hetzelfde vertrekpunt : de primitieve

uitrusting van de mens uit het stenen tijdperk.

De menselijke hand welke kan pakken en vasthouden is oorsprong van visspeer en vishaak. De gespreide vingers waren de voorlopers van netten die we thans terugvinden in de seine, de treil, strik-net, enz.

Het eerste vistuig was gemaakt uit been, steen en rieten vlechtwerk. Thans voert Noorwegen zowel ruwe produkten als afgewerkt vismateriaal in. De fabriekage van visserijmateriaal is een der eerste noodwendigheden voor de hedendaagse visserij.

Modellen, zowel van het oudste en meest primitieve vistuig, als de modernste vangmethodes, worden in deze afdeling tentoongesteld.

ONTWIKKELING VAN DE VIS EN VISSERIJUITRUSTING, is het onderwerp van de vierde stand.

We weten niet of het eerste leven begonnen is in zee, het is echter een feit dat de oudste vorm van leven tot nu toe ontdekt werd in het water en met fierheid toont men in het museum een vis die 250.000.000 jaar oud is. Alle landdieren stammen af van dieren welke in zee leefden. Een muurschildering stelt alle dieren en hun evolutie voor : gekleurde dieren leven nog, de in het grijs getekende dieren zijn reeds miljoenen jaren geleden uitgestorven.

Noorwegen werd verschillende keren onder ijs bedolven. De laatste ijslaag verdween «amper» 16.000 jaar geleden, toen waren de grenzen tussen land en zee niet als nu. Er zijn drie grote perioden waar te nemen (16.000 jaar, 10.000 jaar en 6.000 jaar geleden), deze periodes zijn aangegeven op speciale kaarten.

De bevolking die 10.000 jaar geleden naar Noorwegen kwam, leefde in het stenen tijdperk ; ook in het bronzen tijdperk waren de meeste uitrustingen en wapens uit steen. Men weet dat ze boten hadden uit uitgeholde boomstammen (in zoet water) en dat er eveneens scheepjes waren uit dierenhuiden vervaardigd en over een geraamte gespannen, zoals de Umiak in Groenland. Het meest waarschijnlijke stammen onze moderne vaartuigen af van deze boten uit dierenhuiden en niet van de uitgeholde boomstammen.

Op de muren is aangetoond hoe het vaartuig zich ontwikkeld heeft, hoe het gebouwd werd, welk materiaal gebruikt werd om het vistuig te maken en hoe de vis behandeld werd :

1. In het stenen tijdperk.
2. In het oude bronzen tijdperk
3. In het jonge bronzen tijdperk
4. In de tijd der Vikings
5. In 1800 en 1900

Een speciale plaat is gewijd aan de ontwikkeling sinds de laatste vijftig jaar tot op het huidige ogenblik wanneer men vis ontdekt met dieptemeter en asdic en de vis met motorcracht aan de oppervlakte wordt gebracht.

Algemene vergadering Belgische Zeevaartbond

Heden zondag 23 september gaat te 10.30 uur in de trouwzaal van het stadhuis van Brussel de Algemene Vergadering door van de Belgische Zeevaartbond.

zijn gaatje niet, dat is van die madam. Wat voor een madam, zegt de kontroleur. Ehwel, zegt de reseveur, een madam datten zelve niet kent van knien nog van elleboogen. En waar is die madam, zegt de chef. Z'is afgegaan waar dat je gij opgestapt zijt, chef, en nu zegst dien anderen dat dat gaatje van die madam voor hem is.

'k Zeggen : Luistert een keer : twee woorden, de reseveur hebt een gaatje gemaakt voor die madam maar 't was voor mijn omdat ze 't zij niet wilde hebben en 'k gelooven kik toch dat ik in reegel zijn of niet ?

Ehwel, dien kontroleur hebt mijn gelijk gegeven en al de vwajageurs ook en alsten weg was zeiden 'k teegen de reseveur : je had gij nog beeter gezweegen ook, want met dat al gaat je gij nu die plaatse moeten betaalen van die madam en had je der niet van ge-poerd, 't goeng niettent geweest hebben en je had gij dan die drie frank en half kunnen spaaren voor laater naar de eksposieche te gaan en nu met dat je niet beleefd geweest hebt, gaat je je drienk-geld aan wat anders moeten hangen.

En daarmee zijn me weere van de smeete, oover en sluiten tot de naaste reize.

Stierman Lèeze.

(Vervolgt)

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 13 oktober :
VBZ zitdag te Nieuwpoort

Zaterdag 10 november :
VBZ zitdag te Nieuwpoort

Donderdag 22 en
Vrijdag 23 november :

Dag van de hulpverlening
op zee te Oostende. In-
zoek van het HKS DE
HOOP en een Duits vis-
serijwachtschip.



Als men er veel in te stop-
pen heeft, heeft een dag
honderd zakken.

F. NIETZSCHE.

DE ZEEVISSERIJ IN DE WERELDTENTOONSTELLING 1958

Vorig jaar werd door het comité van de wereldtentoonstelling kontakt genomen met het Verbond der Belgische Zeevisserij ten einde haar medewerking te bekomen voor het oprichten van een stand voor de zeevisserij.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij oordeelde dat een stand niet voldoende was voor ons nationaal bedrijf en maakte deze zaak over aan de Minister van Landbouw, welke onmiddellijk be- loofde tussen te komen.

De tussenkomen van de Minister is niet zonder uitslag gebleven. In- derdaad, vorige week werd aan het comité medegedeeld wat er voor de zeevisserij verwezenlijkt was op de wereldtentoonstelling en dit dank zij de minister van Land- bouw die hiervoor een bijzondere

inspanning heeft gedaan.

In plaats van een stand in een kollektief paviljoen, samen met de jacht, de riviervisvangst en de bosbouw, bekomt de zeevisserij een EIGEN PAVILJOEN.

In plaats van een oppervlakte van 50 m², zal de zeevisserij over een plaats beschikken die 400 m² groot is, met mogelijkheid rondom het paviljoen nog veel te doen, ondermeer een groot aquarium met zeevissen in open lucht.

Het paviljoen wordt gratis ter beschikking gesteld van de zeevisserij, ook de standplaats is gratis en deze plaats is niet slecht gelegen ! Bovendien zijn er nog ruime kredieten voorzien om toe te laten het paviljoen in te richten.

Al moeten we niet direkt de hemel verwachten na de wereldten- toonstelling, mogen we toch het belang van deze gebeurtenis niet onderschatten en vooral niet ver- geten dat het te danken is aan de Minister van Landbouw dat de zee- visserij er een eervolle plaats krijgt.

DAG VAN DE HULPVERLENING OP ZEE TE OOSTENDE

Zoals reeds medegedeeld werd, zal in de loop van de maand no- vember door het Verbond der Bel- gische Zeevisserij een «dag van de hulpverlening op zee» worden ge- houden.

De datum is reeds vastgesteld : donderdag 22 november. Met ze- kerheid kan reeds gerekend wor- den op de komst van het Hospi- taalkerschip «De Hoop» en — zo er zich geen onvoorziene omstan- digheden voordoen — komt even- eens een Duits visserijwachtschip. Aangezien de «Anton Dohrn» in het Hoge Noorden ingezet wordt, zou het kunnen gebeuren dat dit schip bij deze gelegenheid niet te Oostende binnenloopt, we krijgen dan een andere wachtboot. Ook het Belgisch visserijwachtschip A. F. DUFOUR zal van de partij zijn.

Er is een persconferentie voor- zien, ontvangst van de deelne- mers door het Stadsbestuur van Oostende, ontvangst aan boord van de schepen en tenslotte een ont- vangst en een bespreking door het Verbond der Belgische Zeevisserij.

Vissers, reders, familieleden en belangstellende zullen gedurende die dagen de gelegenheid krijgen om deze schepen te bezoeken.

UITBREIDING VAN MILFORD

Er bestaan grootse plannen om een geweldige uitbreiding te ge- ven aan de Engelse haven Milford, zeer goed gekend door onze vissers tengevolge de oorlog.

Indien deze plannen uitgevoerd worden, zal Milford één der groot- ste olie-havens worden van Euro- pa.

Er zijn tevens plannen om een nieuw droogdok te bouwen, alsme- de verschillende scheepsherstel- lingsbedrijven.

Tevens hoopt men aldaar dat Mr Cantor, de bekende Amerikaan welke een bezoek bracht aan Zee- brugge, Milford zal uitkiezen als aanleghaven voor zijn reusachtige oceaanstomers.

BEZOEK VAN DUIJS HOSPITAALSCHIP AAN ENGELAND

Ter gelegenheid van feestelijk- heden, ingericht te Grimsby, werd aldaar een bezoek gebracht door het Duitse hospitaalschip «Die Meerkatze».

Dit schip, dat een volledige hospi- taalinrichting aan boord heeft met 36 bedden, is tevens in staat hulp te bieden op zee bij schadege- vallen, en doet dienst als meteoro- logisch schip.

Het helpt schepen van alle na- tionaliteiten. De reizen duren ge- middeld een maand. Gedurende de laatste reis werden 332 patiënten behandeld. Gewoonlijk worden de zeeën bevaren tussen IJsland en Noorwegen

DE Z.516 WORDT GEDOOPT

Enkele weken geleden liep een nieuw schip van stapel en wel de Z.516 «Jacoba». Dit vissersvaartuig werd gebouwd op de scheepswer- ven van Haerincq voor rekening van Boone Jozef uit Heist. Dit vaartuig wordt nu gedoopt op 23 september. Het schip is gemaakt naar het type van de Z.452 «Rem- brandt» en heeft een MAK motor van 240 pk. De lengte overmeten bedraagt 23,80 m, de breedte is 6 m en de diepgang 3 m. Het schip is allermodernst uitgerust en be- schikt over een radiozend- en ont- vangstapparaat. Tevens is het schip ook uitgerust met een goni- meter en een richtingszoeker. De- ze nieuwe eenheid zal de Zeebrug- se vloot prachtig verrijken. We komen hierop terug.



Zaterdag werd op de scheepswer- ven van Belliard en Crighton een nieuw vaartuig te water gelaten, de B.2745 «La Fayette» voor reke- ning van de Franse rederij Les Ets Stein te Le Portel. De thuishaven van het schip Boulogne. De meter van het schip was Mw Maurice Hochart. Onze foto brengt enkele beelden van deze geslaagde tewa- terlating.

EEN NIEUWE TEWATERLATING TE OOSTENDE

Woensdagnamiddag had op de werf Achiel Hillebrandt en Zoon de tewaterlating plaats van de N.762 «Onze Lieve Vrouw ter Duinen» van Raphaël Vercouter te Nieuwpoort. Het vaartuig zal voorzien worden van een motor A.B.C. van 200 PK.

De vader van Raphaël Vercouter, 80 jaar oud, leidde van op het schip de tewaterlating, welke in de beste omstandigheden verliep.

We komen in ons volgend num- mer op deze uitstekende gelukte tewaterlating terug.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de-drukkerij :

HET VISSERIJBLAD
18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

LAUWEREINS Alfons, stuurman op de O.331, werd de linker-voet gekneld tussen een losgekomen viszak en de visplank.

CROOS Charles, matroos aan boord van de O.82 «St Antonius», werd door een staalraad geprikt in de rechterhand.

GERMONPRE Maurice, stuurman aan boord van de O.58, werd aan de linkerhand gekwetst door de slingerende enterhaak. Hierdoor werd de linkerpink erg getroffen waardoor het slachtoffer een veertiental dagen werkonbekwaam is.

GESELLE Guido, matroos op de O.232, kreeg een prik van een vis in de rechtermiddelfinger.

Terwijl **DELEY** Freddy, lichtmatroos aan boord van de O.318, van de rederij «Zeehandel», ijs schepte, is hij uitgegleden waardoor hij met de rechterknie tegen de ijsbak is gevallen. De opgelopen wonde verzwoor naderhand, waardoor hij een tiental dagen werkonbekwaam is.

CALLEBOUT Eduard, motorist aan boord van de O.175 «Marguerite-Marie-Louise» is uitgegleden en op het achterhoofd gevallen, terwijl hij bezig was de machine te reinigen.

BOLLENBERG Leo, scheepsjongen aan boord van de O.335 van de rederij Seghers, werd de linkerhand gekneld tussen de deklouper en de visplank. Het slachtoffer diende te worden behandeld in Kales, waarna men terug zee kon kiezen.

Ingevolge het slingeren van het vaartuig, werd **GERMONPRE** Pierre, tegen het roerkabelstel gesmeten. Hierdoor liep hij een breuk op van het rechtersleutelbeen, waardoor hij dan ook momenteel werkonbekwaam is.

Terwijl hij een stalen kabel splitste, prikte **CALCOEN** Charles, matroos aan boord van de O.244 «Philomena», zich in de linkerhand.

ZEEBRUGGE

DE DUYSCHSE Albert, matroos aan boord van de Z.24, is bij het vislossen uitgegleden en gevallen. Hierdoor liep hij een lichte ribbenfraktuur op.

ROOFVISSERIJ OP HARING

Engelse visdeskundigen hebben doen opmerken dat er dit najaar een achteruitgang waar te nemen is in de Engelse haringvisserij.

Tot vóór enkele jaren meende men dat de haringstand door middel van de visserij niet merkbaar uitgedund werd. Maatregelen ter beperking waren alsdan overbodig.

Ingevolge de vooruitgang van de techniek, vierkante kuil, opsporingsapparaten, grotere verwerkingsmogelijkheden, de haringtrawlvisserij en de visserij op jonge, nog niet geslachtsrijpe haring, gaan stemmen op om maatregelen te nemen.

Voor de visserij op de jonge, zg. industrieharing betekent een gevaar, vooral als steeds meer

GEVAERT Camiel, matroos op de Z.448 «Reine Astrid», werd de rechtermiddenvinger geplet tussen de visplank en de verschansing, terwijl hij hielp de korre binnenhalen. Hierdoor is hij een drietal weken werkonbekwaam.

VAN DIERENDONCK Leon, motorist aan boord van de Z.186, is uitgegleden ingevolge het hevige slingeren van het schip. Hierdoor kwam hij tegen de zijde van het vaartuig terecht en bezeerde hij zich aan de onderrug.

Visserijnieuws Zeebrugge DRIE NIEUWE OLIETANKS

De scheepvaart aan de havenmuur breidt zich stilaan uit zodat ook het nodige materiaal moet aangepast of aangevuld worden. Door de «Société Belge de Soutage» werd besloten drie nieuwe olietanks aan te bouwen. Dit werk wordt volbracht door de firma Delanghe uit Brugge.

DE WESTBANK

Reeds een geruime tijd is men bezig de Westbank volledig in te dijken om nadien droog te leggen, teneinde er nijverheidsgrond van te maken. Deze dijk vordert snel en dag aan dag worden massa's aarde opgehoopt. Men is van plan op het droog te leggen gebied twee droogdokken aan te leggen. De kosten van deze reusachtige werken worden geraamd op 350 miljoen frank.

HAVENMUUR-

UITRUSTING

Hoe langer hoe meer wordt Zeebrugge gekend in binnen- en buitenland en volstaat het ter beschikking zijnde materiaal niet voldoende aan de eisen. Dit is een goed teken voor onze haven, die niettemin toch verder zal uitgerust worden. Onlangs werd overgegaan tot het aankopen van 2 hefkransen die een hefvermogen hebben van 3 ton met een lastarm van eventjes 32 meter lengte.

schepen zich hierop toeleggen, dit vooral in Denemarken en Duitsland. Indien er overproductie bestaat, dan betekent de afname door olie- en vismeelfabrieken een voordeel voor de visser; indien echter uitgebreide fabrieken werken uitsluitend met jonge nog niet geslachtsrijpe vis, dan mag men beginnen spreken van een uitroeingsproces.

Daarom ook dat op het congres van de Westeuropese visserijorganisaties in Noorwegen een resolutie werd gestemd, waarbij men zich kante tegen elke uitbreiding van de bestaande visserijbeperkingen, uitgenomen wanneer deze getroffen worden ter bescherming van de visstand.

OPSLEPINGEN

Toen de Z.442 zich ter visvangst bevond, bemerkte schipper Carton Marcel plots dat de oliemarmiet leeg was en dat er een wit metaal aan de krukas van de motor was. Tenslotte werd vastgesteld dat de krukklager uitgelopen was en de motor zodoende warm liep. Het schip kon onmogelijk op eigen kracht de thuishaven bereiken en hulp werd ingeroepen van de Z.495, schipper Vlietinck August, die het schip behouden naar de haven van Zeebrugge opsleepte.

De Z.490, schipper-eigenaar Snauwaert Leon, bevond zich ter garnaalvangst toen plots de motor stil viel en vastgesteld werd dat de mazoutpomp defekt was. Onmiddellijk werd de hulp ingeroepen van de Z.447, schipper-eigenaar Welvaert Joseph, die het schip veilig de thuishaven binnenbracht.

Toen de Z.414 ter garnaalvangst was, werd vastgesteld dat een waterpomp gebroken was en de motor zodoende warm liep. Het schip werd door de Z.56, schipper-eigenaar Ackx Emiel, naar de haven Zeebrugge gesleept.

Het vissersvaartuig N.735 «St Pierre», van schipper-eigenaar Arthur Vanhoutte, moest wegens een lek aan de olieleiding door de sleepboot N.5 naar Nieuwpoort gesleept worden.

De N.106 «Zeemanshoop» van de Wwe Rysen-Maenhout, moest met defect aan de gasoliepomp door de N.726 van Simon Braeckman naar de thuishaven gesleept worden.

NAAR HET F.A.O.-KONGRES TE ROMĒ

Vorige week werd te Rome, op de zetel van de F(ood) and A(griculture) O(rganisation) het eerste congres gehouden van de Internationale Economische Vereniging. Deze werd belegd door de visserijafdeling van de FAO.

Van Belgische zijde namen onder meer deel aan deze bijeenkomst: de hh. Ph. d'Otreppe, voorzitter van de Belgische afdeling FAO, de heer De Preter, Directeur van de Zeevisserijdienst en de heer K. Michielsens, bestuurssecretaris van de Zeevisserijdienst te Oostende.

STUDIE- VERGADERING KOELTECHNIEK TE OOSTENDE

Door het ministerie van Landbouw zal op 4 oktober in het stadhuis een studievergadering belegd worden over de koeltechniek in de Landbouw en de Visserij. Nadien zal een bezoek gebracht worden aan de koelinrichtingen te Oostende.

ZEND- EN LUISTERDIENST van het H.K.S. «De Hoop» gedurende de teelt 1956

Het HKS De Hoop luistert permanent uit op 2316 kps (129.5 M) en 1764 kps (170 M) (Scheveningenradio). Schepen die dus op 2316 kps geen verbinding met de Hoop kunnen krijgen, kunnen voor een dringende aanroep bemiddeling vragen aan Scheveningenradio. Wanneer Scheveningenradio uit de lucht is, luistert de Hoop naast 2316 kps op 2182 kps (137.5 M). ('s nachts van 0100 tot 0700 Ned. tijd).

Het HKS de Hoop is aangewezen om de weerrapport-gegevens van de daarvoor aangewezen schepen te ontvangen op de volgende tijden:

6.30 tot 6.45 op 2406 kps (124.5 M)
12.30 tot 12.45 op 2316 kps (129.5 M)
18.30 tot 18.45 op 2316 kps (129.5 M)

Het HKS «De Hoop» luistert om:

6.30 - 6.45 naar weerrapporten op 2406 kps (124.5 M)

7.00 - 7.15 naar aanroepen op 2406 kps (124.5 M)

8.52 - 9.06 naar aanroepen op 2316 kps (129.5 M)

12.30 - 12.45 naar weerrapporten op 2316 kps (129.5 M)

1.08 - 1.15 naar aanroepen op 2406 kps (124.5 M)

4.05 - 4.15 naar aanroepen op 2316 kps (129.5 M)

5.15 - 5.30 naar aanroepen op 2331 kps (128.5 M)

6.30 - 6.45 naar weerrapporten op 2316 kps (129.5 M)

7.30 - 8.00 naar aanroepen op 2316 kps (129.5 M)

's Zondags wordt door het HKS «De Hoop» kerkdienst uitgezonden van 10 tot 11 en van 18.45 tot 19.30 uur.

's Woensdags wordt een avonddienst uitgezonden van 19.30 tot 20 uur.

Deze uitzendingen vinden plaats op 2316 kps (129.6 M).

OUDE GAZETTEN TE KOOP.

Zich wenden bureel blad.

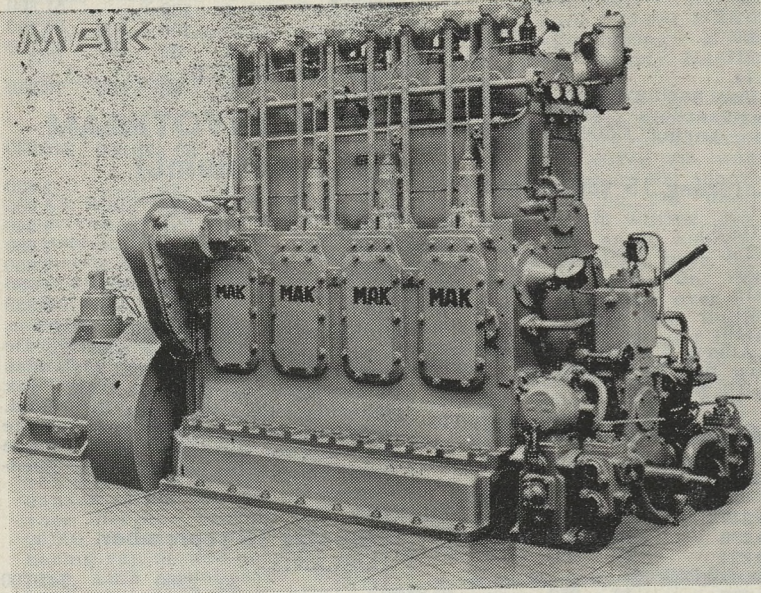
SCHROEF OPGEVIST

Toen het net van de Z.445, schipper Verbeke Jozef werd opgehaald, werd vastgesteld dat zich een schroef in het net bevond. Het gaat hier om een vliegtuig Schroef die waarschijnlijk onder de laatste wereldoorlog in zee gevallen is.

KORRE IN DE SCHROEF

De O.18 van Alfred Smislaert moest door de staatsleepboot «Zeeleeuw» met korre in de schroef naar de haven van Oostende opgesleept worden.

De motor MAK van 300 P.K.



Bij de te waterlating van een nieuw vaartuig, hier het vissersvaartuig gebouwd voor rekening der hrn Gonsaëles en Debusschere past het enigszins, dat ook over de motor met dewelke het straks zal uitgerust worden, een paar woordjes gezegd worde.

Het betreft hier een MaK-motor, type MS 36, 240 P.K. bij 500 t/min., der Fa. Maschinenbau Kiel AKTIENGESELLSCHAFT en voorzien van een oliedrukgestuurde omkeerkoppeling REINTJES speciaal voor deze motor gebouwd.

Laten we, vóór we tot een nadere beschouwing van dit motortype overgaan, even vermelden, dat dit in één jaar tijds, de derde motor van dit type is, die ingebouwd wordt te Oostende.

Deze enkelwerkende, staande viertakt-zes-cylindermotor met direkte injectie (gewicht ca. 8.500 kg) met een krukslag van 360 mm en een boring van 215 mm, heeft aldus een werkvolume van 13,1 liter, en ontwikkelt als dusdanig een kracht van 30/40 P.K. per cylinder bij respectievelijk 375/500 t/min. In feite een dieselmotor, die zich reeds sedert jaren bij de vroegere Deutsche Werke Kiel (DWK), bewaard heeft en die na de 2e wereldoorlog door de MaK verder gebouwd en onder vele oogpunten merklijk verbeterd werd.

GRONDPLAAT : Bij de massieve gietijzere grondplaat, is voor en achter ieder cylinder een lager ingebouwd voor de krukas. De krukhuizen voor de afzonderlijke krukken zijn stevig ondereen verbonden. Op 't diepste punt der grondplaat zijn er openingen aangebracht welke toelaten dat de in de motor verspreide olie naar de afzonderlijke opgestelde smeerolietank terugvloeit of terug gepompt wordt.

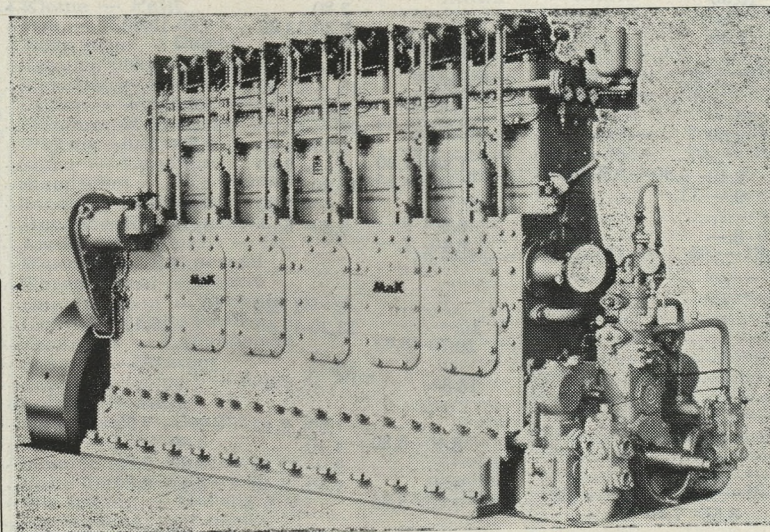
KRUKAS : De Krukas is uit hoogwaardig staal in één stuk gesmeed. Aan de achterzijde bevindt zich de flens voor koppeling van het vliegwiel en aan de voorzijde de aandrijving voor oliepomp, compressor en koelwaterpompen. Verder vindt men aan de achterzijde nog de aandrijving van de aan-

drijvingsas, brandstofpompen en regulator. De krukas voldoet aan alle eisen der classificatiebureaux.

BOVENCARTER en CYLINDER-BUSSEN : Op de grondplaat is de gietijzere bovencarter met cylinderblok geschroefd, waar zich midden in de cylinderloopbussen bevinden. Bezijden bevindt zich de nokkenas waar ook de brandstofpompen aangedreven worden. De koelruimten zijn zorgvuldig uitgetekend en met zinkstukken tegen corrosie voorzien. Grote openingen met deksels verschroefd, laten een gemakkelijke montage toe.

KRUKSTANGEN : De in matrijs geslagen krukstangen hebben aan het boveninde een gesloten zuigerboutoog en onderaan een gedeelde lagerschaal voor de met wit metaal opgegoten krukklagers.

ZUIGERS : Uit speciaal gietijzer en in één stuk gegoten hebben zij een trogvormig uitgeholde bodem,



waardoor een gunstige vorm voor de verbrandingsruimte bereikt wordt.

CYLINDERDEKSEL : Bestaat uit gietijzer met zorgvuldig aangepaste

koelruimten. In het cylinderdeksel bevinden zich de in- en uitlaatkleppen alsmede het brandstofventil en de indikatorkraan. De luchtzuig- en uitlaatstutten zijn aan dezelfde zijde aangebracht.

AANDRIJVINGSAS : De aandrijvingsas die op halve motorhoogte is aangebracht, wordt aan de vliegwielszijde over schuivertande tandwielen aangedreven. Ze bevat opgezette nokkenbundels voor aandrijving van in- en uitlaatkleppen, alsook voor de brandstofpompen. Aan de achterzijde der aandrijvingsas bevindt zich de aanzetluchtverdeler voor pneumatische instelling der aanzetkleppen.

BRANDSTOFFPOMPEN en BRANDSTOFVENTIL : Voor ieder cylinder is een afzonderlijke Bosch-brandstofpomp voorzien. De regeling van alle brandstofpompen geschiedt over een gemeenzame regelstang en aandrijvingsstang. Bovendien zijn deze stangen met de regulator verbonden die naar gelang de toerenalveranderingen de regelstang terugtrekt of vrijgeeft. In ieder cylinderdeksel bevindt zich een Bosch-brandstofventil met Bosch-versproeier.

AANZETINRICHTING : Het aanzetten van de motor geschiedt over pneumatisch aangedreven aanzetkleppen. Voor het vullen van de bij de leveringsomvang voorziene luchtflenzen is aan de motorvoorzijde een uitschakelbare kompressor met twee verdiepingen, aangebouwd. Het is mogelijk zelfs gedurende het draaien van de motor in en uit te schakelen.

REGULATOR : De aandrijving van de regulator, die als centrifugaal-regulator uitgevoerd is geschiedt door kamwielen aan de vliegwielzijde.

MOTORKOELING : Een afzonderlijke oliekoeler is aan de motor aangebouwd. Bij de gewone doorvloeikoeling (zoals hier het geval) bestaat een dubbelwerkende koelwater- en lenswater-pistonpomp, waar een omschakelinrichting toe-

De O.348 "Lucky Star"



Onberispelijk glijdt de Lucky Star in haar element.

We meldden vorige week de te waterlating van de O.348 LUCKY STAR op de scheepswerf Wwe De-weert en Zonen. Ziehier enkele technische gegevens over dit schip welke we ontvingen van de bouwers.

Lengte over alles : 23,50 m.
Holte : 2,90 m.
Breedte : 5,70 m.
Kiellengte : 19,— m.
Diepgang voor : 5 voet.
Diepgang achter : 11 voet.

In dit schip wordt een motor MACK geplaatst met 240 PK en reducteur 2/1. Het visruim wordt geïsoleerd. De mazouttanks kunnen 16 T. mazout bevatten, verder is er opslagruimte voor 1.000 l. drinkwater en 500 l. olie.

De O.348 wordt uitgerust met radiophonie, richtingzoeker, dieptemeter, welke geplaatst wordt door Antwerp Marine Radio Company.

Het ijzerwerk zal gemaakt en geleverd worden door de werkhuizen SEGHERS.

laat ook de lenswaterpomp als koelwaterpomp aan te wenden. Regelkranen op de koelwateroverlopen der cylinder-deksels samen met koelwaterthermometers laten toe de koeling afzonderlijk te revelen en af te stellen.

SMERING : Door de krukas wordt een dubbele tandwielenpomp aangedreven, welke de smeerolie uit de afzonderlijk opgestelde smeerolietank door de filter en oliekoeler in de hoofdsmeerleiding van de motor drukt. Van daaruit wordt de olie onder druk naar alle delen van de motor gestuwd, die naar de ondercarter terugvloeit en door de smeeroliepomp terug naar de smeerolietank gebracht wordt.

Het lijkt ons wenselijk na deze vluchtige beschouwing van dit motortype, een overzicht te geven, der door de Fa. MaK, in deze serie, gebouwde motoren, welke uiterst geschikt zijn voor de visserij.

Type	Cyl.	Krukslag	Boring	Volume	Werking	t/min.	P.K.
MS 36	3	360	215	78,4	direkte	375/500	180/240
MV 36	3	360	215	52,3	injek-	375/500	120/160
MD 36	3	360	215	39,2	tie	375/500	90/120

Oostende

Marktoverzicht

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

xxx

Gevoelige stijging van de aanvoer, die echter zeer gepast was, gezien de drie visdagen die we deze week hebben. Hierdoor bleven de prijzen dan ook goed, zodat bijna alle vaartuigen lonende opbrengsten konden boeken. De kabeljauwprijs steeg op de dinsdagmarkt en steeg verder op de sluitingsmarkt, waar niet minder dan zes schepen van de Noordzee hun vangst verkochten. Tongen waren de eerste dagen ongeveer even duur, en stegen op de sluitingsmarkt waar slechts een 1.000 kg werden aangevoerd. Tarbot werd tamelijk veel aangevoerd, vooral de Kanaalvangsten bevatten veel van deze fijne vissoort. Kleine vis was aan de goedkope

kant. In totaal werd door 71 schepen 17.139 bennen vis, 15.930 kg tong, 143.090 kg haring en 2.100 kg kreeft aangevoerd. De vangsten waren verdeeld als volgt:

Zes IJslanders met 9.965 bennen vis en 2.100 kg kreeft. Grootste aanvoer op dinsdag. Goede prijzen en lonende besommingen.

10 schepen van de Noordzeevisgrond met 3.550 bennen vis. Goede kwaliteit. Grootste aanvoer op de sluitingsmarkt.

Van het Kanaal werden door 11 schepen 1.640 bennen vis en 4.150 kg tong aangevoerd. Mooie tarbotvangsten. Op de dinsdagmarkt één paar mooie tongenvangsten.

Slechts 5 Witte Bankers die alle op de maandagmarkt verkochten. Samen 390 bennen vis en 3.600 kg tong. Eveneens 5 vaartuigen van 3.700 kg tong. Van de West kwade Oost met 380 bennen vis en men 11 vaartuigen verkopen met 665 bennen vis en 4.000 kg tong. Goede prijzen voor rogsorten. Een Kreeftenputter met 80 bennen vis en 500 kg tong. Van de Smalls 5 vangsten die 260 bennen vis en 143.090 kg haring opleveren. Kleine vangsten haring, vooral op de sluitingsmarkt. De prijs blijft laag.

Tenslotte nog 17 schepen van de Kust die de markt voorzien van 209 bennen vis.

Vrijdag 14 september

SMALLS

		Haring		
O.83	10	130	48.090	357.542
KUST				
O.31	1	8	—	3.630
O.271	1	9	—	4.080
O.14	1	3	—	1.440

Een haringvanger en drie kleine kustvaarders. Steeds hoge prijs voor haring. Lonende opbrengst.

Zaterdag 15 september

KUST

O.271	1	14	—	4.140
O.32	1	16	—	4.550
O.14	1	10	—	3.950
O.31	1	8	—	3.700
O.780	1	6	—	1.370

Alleen 5 kleine motoren van de kust met 54 bennen vis, hoofdzakelijk platvis.

Maandag 17 september

IJSLAND

		Kreeften		
O.217	17	775	600	289.915
O.296	18	2100	—	678.918
O.224	17	890	1500	297.430

NOORDZEE

O.239	16	250	—	93.980
O.237	15	500	—	220.170

WITTE BANK

		Tongen		
O.135	15	50	800	79.910
O.170	15	100	800	81.255
O.131	13	80	800	70.930

O.105	13	120	500	92.625
O.173	9	40	700	67.280
KANAAL				
O.187	7	30	—	13.680
WEST				
O.532	7	30	500	46.640
N.806	8	100	—	51.360
N.211	10	100	400	84.440
O.15	6	30	400	45.790
KREEFTENPUT				
O.191	13	80	500	76.210
SMALLS				

		Haring		
O.92	12	50	30.000	246.230
KUST				
O.111	1	10	—	2.820
O.103	1	15	—	5.005
O.14	1	12	—	4.540
O.271	1	20	—	7.090
O.31	1	13	—	4.630
O.32	1	14	—	4.780
O.33	1	16	—	5.330

Tamelijk omvangrijke aanvoer, met vooral IJslandse soorten. De prijzen zijn goed, vooral IJslandse kabeljauw is goed in trek, ook koolvis gaat vlot van de hand. Tongen zijn duurder dan vorige week. Ook vangsten boeken goede prijzen. Kleine vis is eerder goedkoop.

Dinsdag 18 september

IJSLAND

O.80	20	2500	—	747.700
O.294	18	2400	—	683.640
O.269	18	1300	—	401.765

NOORDZEE

O.118	14	450	—	185.315
O.342	16	280	—	116.670

KANAAL

O.312	9	160	—	74.995
-------	---	-----	---	--------

		Tongen		
Z.546	12	50	1500	103.480
O.287	14	200	—	106.335
O.223	16	70	2000	139.080
O.345	12	130	200	51.800
Z.421	12	200	300	110.470
O.153	12	150	150	79.770
OOST				
Z.412	14	80	800	98.530
Z.321	13	70	600	70.230
Z.257	11	80	700	78.960
Z.500	12	70	800	80.010
WEST				
O.327	8	50	500	45.050
O.276	10	90	—	68.280
O.147	6	30	700	41.775
N.819	10	100	500	62.480
N.737	7	15	1000	62.555

SMALLS

		Haring		
O.124	9	10	30.000	221.400

Nog belangrijk grotere aanvoer dan gisteren. Meer dan de helft zijn IJslandse soorten. De prijs voor deze soorten blijft goed. Mooie vangsten van het Kanaal. Meestal goede kwaliteit uit korte reizen. Tong is dooreengenomen duurder dan gisteren. Ook kabeljauw maakt hogere prijzen. Kleine vis blijft goedkoop.

Woensdag 19 september

NOORDZEE

O.231	12	350	—	124.220
O.108	12	450	—	121.060
O.337	12	400	—	111.564

HARING

O.326	13	370	1500	125.920
Z.425	11	150	1000	66.680
O.215	11	350	—	162.844

KANAAL

O.289	13	150	—	68.715
O.266	13	250	—	92.532
O.262	11	250	—	90.260

OOST

		Tongen		
O.154	12	80	800	93.585

WEST

O.196	6	80	—	41.295
O.33	4	40	—	31.490

SMALLS

		Haring		
Z.459	11	40	20.000	151.820
Z.226	12	30	15.000	90.372

KUST

O.111	2	15	—	5.600
-------	---	----	---	-------

	14-9-1956	15-9-1956	17-9-1956	18-9-1956	19-9-1956
Tongen, grote — Sole, grosse			46,80-50,—	44,—50,—	51,—57,—
3/4 tongen — Sole 3/4			50,40-53,50	49,80-56,—	60,—61,—
Bloktongen — Sole moyenne			54,20-56,60	47,—54,—	55,—61,40
Voor-kleine — Petite			53,40-56,—	37,70-42,—	44,—
Kleine tongen — Toute petite			40,—41,80	29,—39,60	28,—31,60
Tarbot, grote — Turbot, gros			35,50-39,—	26,—30,—	22,70-23,—
Middel — Moyenne			23,—30,—	13,50-21,—	18,—
Kleine — Petite			16,—17,60		
Griet — Barbue					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit					14,80
Schol — Plie					14,—
Grote iek — Grose			14,80	12,40	17,80
Kleine iek — Petite			12,40	11,—	16,80
Iek 3e slag — 3e sorte		7,—12,—	11,20	3,20-3,80	11,60
Platjes — Toute petite		8,—	1,60-6,—		7,80-14,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	10,—	6,50-8,50			5,20-7,20
Middel — Moyen					1,50-4,—
Kleine — Petit					23,—
Heek, grote — Merlu, gros					8,—16,—
Middel — Moyen	19,50			3,80	
Kleine Petit				5,20-13,20	6,60-13,00
Rog — Raie	1,30		4,40-14,40	10,—14,—	18,—
Rode poon — Perlon				2,50-3,70	1,75-2,50
Grauwe poon — Grondin			4,50	15,—21,80	17,—24,—
Kabeljauw — Cabillaud			9,20-18,—	4,80-9,—	2,80-14,—
Gullen — Petit cabillaud	15,—		3,40-11,50	22,—26,—	24,50-26,70
Hozemondhamme — Baudroie	8,50			1,80-4,80	1,80-5,40
Wijting — Merlan			1,30-4,20	2,—2,80	
Schar — Limande	2,40-3,80	3,60-8,—	3,60-6,10	15,80	
Steenschol — Sole limande	9,—11,—		17,—	5,50-6,80	3,70-4,20
Zeehaai — Aiguillat			6,80-9,—	3,30-6,—	5,30-5,50
Hondshaai — Roussette	6,—		6,40-7,—		
Arend (Pieterman) — Gr. vive				5,—17,20	10,—
Makreel — Maquereau				13,20-17,40	—16,40
Horsmakreel — Saurel					
Engelse poon — Grondin rouge			10,—		
Keilrog — Raie radiée			10,70-18,60		
Zeekreeft — Langoustine			16,80	15,—	10,—16,—
Schaat — Flotte					
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.					
Lom — Brosme				7,50-8,40	7,—7,50
Kongeraal — Congre			8,40-8,80	4,40	4,60
Leng — Lingue				9,—11,80	4,20-9,80
Schartong — Cardine			9,50	7,40-8,40	5,40-6,60
Volle haring — Hareng			7,60-8,80		
IJle haring — Hareng guai	6,55-7,80				
Haringshaai — Latour					
Steenholk — Tacaud					
Heilbot — Flétan			1,70-1,90	42,—	37,—
Koolvis — Colin				7,—	7,40-10,—
Steur — Esturgeon					
Zeewolf — Loup de Mer				8,40-8,60	
Pollak — Lieu jaune					10,80
Zonnevis — St Pierre			8,—	21,50-23,—	
Hondstong — Plie cynoglosse				9,—24,—	

NIEUWPOORT

	14-9	17-9	19-9
Grote tong — Grosse sole	41-42	41-43	50-54
Bloktong — Sole moyenne	41-42	52-56	55-57
Fruittong — Sole 3/4	41-52	54-57	56-58
Schone kleine tong — Petite sole	41-42	54-57	56-58
Kleine tong — Toute petite sole	41-42	41-46	43-45
Grote tarbot — Turbot moyen	.....	41-42	40-41
Middelm. tarbot — Turbot moyen	38	30-37	36-37
Varia — Divers	.....	26	33-34
Griet — Barbue	.....	23-24	27-28
Pieterman — Grande vive	.....	40-41	40
Grote pladijs — Grosse plie	.....	12-16	16-17
Middelm. pladijs — Plie moyenne	14-15	12-15	15-16
Kleine pladijs — Petite plie	.....	9-7	9-11
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	15-16
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	19-20
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	11-13
Rog — Raie	9-10	11-13	11-12
Tilten	.....	10	7
Scherpstaarten	.....	5-9	4-7
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	6-7	.....
Kleine wijting — Petit merlan	.....	2-4	2-3
Bot — Flet	.....	2-3	1-2
Schar — Limande	10-11	2-8	7-11
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	4-5
Zeehond — Chien de mer	5	6-7	6-8
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	11-12	7-8	.....

ZEEBRUGGE

	17-9	18-9	19-9	20-9
44-45	42-43	43-44	40-41	43-44
51-52	46-47	47-50	47-48	48-49
52-54	49-50	54-55	47-48	48-49
53-55	50-51	55-57	48-49	42-43
52-54	46-49	49-50	29-30	20-22
38-39	36-37	30-31	16-17	17-18
28-29	28-29	28-30	.....	.....
20-21	20-21	19-20	.....	.....
21-22	19-20	19-20	.....	.....
35	.....	32	.....	.....
14-15	13-14	1112	.....	.....
14-15	12-13	10-11	.....	.....
14-16	13-14	9-10	.....	.....
11-12	9-10	5-6	.....	.....
18	20	18	.....	.....
14	16	14	.....	.....
14-15	.....	.....	.....	.....
10-11	11-12	10-11	10-11	.....
10-11	9-10	6-7	6-7	.....
6-7	10	7-8	7-8	.....
5-6	6-7	4-5	4-5	.....
.....	3-4	2-3	3-4	.....
.....
8	5-6	6-7	.....	.....
6-7	5-6	5-6	.....	.....
5-6	4-5	4-5	.....	.....
14	.....	.....	.....	.....
4	6	4	.....	.....



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
 Verzendings
 in gans 't land

GENT

VAN 8 TOT 14 SEPTEMBER

Tongen 3/4 75 ; voorkleine tongen 50-55 ; grote tarbot 90 ; middelmatige tarbot 55-60 ; kleine tarbot 32 ; middelmatige griet 45-50 ; grote iek 28-32 ; iek 3e slag 20 ; grote schelvis 40-45 ; kleine schelvis 18 ; rog 19-24 ; gekuiste rog 40-45 ; kabeljauw 24-55 ; gullen 18-20 ; wijting 15-16 ; makreel 18 ; rode knorhaan 22 ; zeebaars 40 ; ijle haring 15-16 ; forel 65 ; garnaal 60-70 F per kg.

BRUSSEL

VAN 8 TOT 14 SEPTEMBER

Voor-kleine tongen 65-86 ; grote tarbot 96 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine tarbot 40-48 ; kleine griet 40 ; iek 3e slag 25-30 ; grote schelvis 34-60 ; repen kleine schelvis 44-50 ; rogvlerken 57-70 ; kabeljauw 38-60 ; repen gullen 44-50 ; repen leng 44-5 ; garnaal 80 F per kg.

Verwachtingen

VIJDDAG 21 SEPTEMBER :
 Smalls : 0.242 (700 b. haring).

ZATERDAG 22 SEPTEMBER :

Smalls : 0.81 (1000 b. haring) ; 0.285 (600 b. haring).
MAANDAG 24 SEPTEMBER :
 IJsland : 0.316 ; 0.286.
 Kanaal : 0.183 ; Z.529 ; 0.313 ; 0.165 ; 0.66 ; 0.128 ; 0.243 ; 0.279 ; 0.87 ; 0.171.
 Noordzee : 0.268 ; Z.212.

DINSDAG 25 SEPTEMBER :
 IJsland : 0.88 (1000 b.) ; 0.298 ; 0.324 ; 0.236.
 Kanaal : 0.132 ; 0.22 ; 0.121 ; 0.204 ; Z.745.
 Witte Bank : 0.174.
 West : 0.184.

WOENSDAG 26 SEPTEMBER :
 Noordzee : 0.329 ; 0.292 ; Z.405.
 Kanaal : 0.166 ; 0.278 ; 0.102.
 Witte Bank : 0.282 ; 0.82 ; 0.112 ; Z.549.
 West : N.806.

VERMOEDELIIK :
 13-9 : 0.277 ; 0.152 (W. 1e cat.) ; 0.127 (WB, 1e cat.).
 14-9 : 0.295 (Noordzee, 2e cat.).
 16-9 : 0.83 (haring, 2e cat.).
 18-99 : 0.532 (West, 1e cat.).
 19-9 : 0.15 (West, 1e cat.).
 20-9 : 0.327 ; 0.147 ; 0.276 (W., 1e cat.).

IJSLANDSE VISSOORTEN

	17-9-1956	18-9-1956	
Schelvis, groot	7,80-15,40	11,60-16,40	.....
Middelmaat	4,— 6,20	4,80- 7,60	.....
Klein	2,60- 4,—	.....	.....
Kabeljauw	9,40-15,—	8,40-12,40	.....
Gullen	2,— 6,60	3,— 8,60	.....
Wijting	3,20- 5,20	3,20- 4,60	.....
Schaat	10,—12,50	12,40-18,60	.....
Zeebaars	2,40- 7,—	1,80- 5,40	.....
Leng	2,60- 7,20	2,60- 6,40	.....
Schartong	3,20- 4,40	2,60- 4,40	.....
Heilbot	19,—44,—	20,—37,—	.....
Koolvis	5,60- 7,40	3,60- 7,20	.....
Hondstong	1,80- 9,80	3,80-10,20	.....
Zeewolf	5,60- 7,60	7,80- 8,60	.....
Platen	15,20	.....	.....

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

MAANDAG 17 SEPTEMBER

Z.452	7	70	57.340
Z.415	1	12	4.450
Z.495	8	60	43.390
Z.473	9	85	80.180
Z.501	7	45	42.170
Z.323	2	10	5.570
Z.519	6	50	39.000
Z.560	9	80	62.100

DINSDAG 18 SEPTEMBER

Z.407	9	80	52.260
Z.409	9	85	62.880
Z.449	10	100	30.950
Z.523	9	40	51.100
Z.605	5	50	26.720
Z.463	11	110	58.150
Z.437	11	145	96.170
Z.233	3	25	15.230
Z.199	10	90	58.790
Z.504	9	85	52.610
Z.469	8	65	54.360
Z.547	8	100	65.320
Z.476	9	65	72.150
Z.552	8	85	79.530

WOENSDAG 19 SEPTEMBER

Z.511	11	130	74.250
Z.435	7	120	60.210
Z.704	5	30	15.140
Z.93	9	70	27.630
Z.530	8	45	63.190
Z.431	4	25	12.880
Z.240	7	45	54.520
Z.472	5	30	29.650
Z.443	7	120	63.640
Z.526	9	120	60.400
Z.777	4	55	42.220
Z.515	5	25	22.750
Z.24	5	45	52.080
Z.201	5	30	36.530
Z.548	4	30	21.670
Z.454	5	75	29.040
Z.471	5	40	25.430
Z.294	11	170	99.440
Z.514	12	135	48.870
Z.809	5	45	23.380
Z.545	5	35	40.910
Z.456	3	35	16.820
Z.517	6	40	22.750
Z.441	5	45	20.460

DONDERDAG 20 SEPTEMBER

Z.406	1	5	1.930
Z.30	5	50	43.170
Z.233	2	15	6.760
Z.480	5	140	42.030
Z.251	5	30	34.640

V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING
 GARNALEN
 Pakhuis 125 — Oostende
 Tel. 75789

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
14-9	4	55.590	366.692			
15-9	5	2.700	17.710			
17-9	24	308.750	2.570.958			
18-9	22	464.000	3.630.290			
19-9	16	187.050	1.393.467			
Tot.	71	1.018.090	1.979.117			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

12-9	1	36	1.764	49,—	49,—	49,—
13-9	14	781	35.213	40,—	48,—	45,08
14-9	23	902	46.471	41,—	54,—	51,51
15-9	27	1.285	49.578	32,—	49,—	38,58
17-9	26	968	36.140	32,—	41,—	37,33
18-9	28	1.194	38.877	27,—	40,—	32,56
19-9	22	959	30.490	25,—	38,—	31,79

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

13-9	14	2.295	107.600	43,—	52,—	46,88
14-9	25	1.795	82.399	29,—	56,—	45,90
15-9	50	5.671	185.442	15,—	41,—	32,70
17-9	27	1.966	82.240	26,—	46,—	41,88
18-9	42	4.763	162.063	20,—	41,—	34,02
19-9	25	2.224	76.804	25,—	40,—	34,53

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

14-9	14	769	32.730	38,—	47,—	42,56
15-9	14	756	24.257	27,—	38,—	32,08
17-9	12	561	17.826	28,—	34,—	31,79
18-9	16	913	17.516	15,50	24,—	19,18
19-9	17	570	15.397	21,—	33,—	27,01

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-9	1	144	1.500
17-9	14	23.854	343.122
19-9	6	7.224	168.719

VISHANDEL EN NIJVERHEID

Na een daad van zelfopoffering De wet op de Arbeidsongevallen

EEN BETWISTING

Het Hof van Verbreking heeft nogmaals een betwisting beslecht betreffende de toepassing van de vergoeding volgens de wet inzake arbeidsongevallen.

Door zijn werkgever belast een hoeveelheid koffie te bestellen bij cliënteel, hoorde een besteller op zijn weg plots hulpgeroep in een woning, waar hij geen koffie afleveren moest. Hij liep in de woning binnen, waar twee arbeiders bedreigd werden door verstikking. De besteller werd zelf het slachtoffer van verstikking en overleed.

De rechtbank te Antwerpen besloot, dat dit dodelijk ongeval, en het vrijwillig offeren van zijn leven door de besteller, moest vergoed worden op grond van de wet op de arbeidsongevallen.

De rechtbank oordeelde, dat de prestaties van een arbeider, zich niet beperken tot de gewone werkverplichtingen, doch zich soms ook uitstrekkende tot plichten, geveerd door de billijkheid, zoals het bieden van hulp aan personen in doodsgevaar, in de onmiddellijke nabijheid van de normale werkplaats.

De verzekeringmaatschappij voorzorg zich in verbreking en be-

toogde, dat volgens de bestaande wetgeving, deze daad van moed en zelfopoffering, niet kan vergoed worden door de wet op de arbeidsongevallen doch dat de schadeloosstelling diende uitgekeerd volgens de voorschriften van het gemene recht. Betoogd werd, dat het feit in elk geval niet kan beschouwd worden als een arbeidsongeval.

GEWONE SCHADELOOSSTELLING

De rechtbank te Antwerpen had hierop vroeger reeds geantwoord, dat het ongeval niettemin nauw verband hield met het uitvoeren van een opdracht, vermits de besteller de hulpkreten hoorde tijdens zijn ronde.

Het Hof van Verbreking heeft de verzekeringmaatschappij in het gelijk gesteld en het vonnis te niet gedaan.

Aangestipt werd, dat de rechtbank te Antwerpen aan het feit «de uitvoering van een arbeidscontract» een draagwijdte toegekend had, die in geen enkel wetsartikel van de wet op de arbeidsongevallen voorzien is. In onderhavig geval dient de schadeloosstelling dus uitgekeerd op grond van de gewone wetgeving.

GRIMSBY

1856 - 1956

Grimsbij kende ter gelegenheid van de grootse viering van het honderdjarig bestaan van zijn eerste visserijdokken, grote dagen.

Dagen die als een beloning waren van een voortdurende inspanning die honderd jaar lang geduurd heeft, en die Grimsby tot een der belangrijkste visserijhavens van de wereld maakte.

De geschiedenis van Grimsby als Visserijhaven is als een heldenepos. Van volgende week af zullen in ons blad een reeks artikelen aan de geschiedenis van Grimsby als Visserijhaven gewijd worden.

Vermelden we nog de toespraak, gehouden tijdens de viering, door de Lord Mayor van Grimsby Matt Quinn.

«Ik hoop, zo begon de Lord Mayor, dat niemand denkt dat we het honderdjarig bestaan van Grimsby vieren. Het is het jubileum van de moderne trawlerindustrie in de stad».

Grimsbij is sedert 7 eeuwen een gearcharerde gemeente. We hebben reden om fier te zijn over ons verleden, maar zijn even fier op ons heden en zien met nog meer vertrouwen de toekomst in.

Dat is de geest in dewelke alle afdelingen van onze visserijindustrie aan deze grote tentoonstelling meewerken. Het is een gelukkige en vruchtbare samenwerking geworden tussen alle takken van onze industrie en de gemeentelijke overheden is het een genoegen geweest hieraan mede te werken».

Mag de fiscus beslag leggen op de postchecktegoeden of op de bankrekeningen

Krachtens de bevoegdheid welke aan het belastingbestuur is verleend door de artikels 74 en 75 van het koninklijk besluit van 22 september 1937 moet bevestigend geantwoord worden op de vraag of de fiscus kan beslag leggen op de vrije postchecktegoeden.

Opdat de onrechtstreekse vervolgingen bepaald bij de voornoemde artikelen, met de nodige omzichtigheid zouden gedaan worden en binnen de gewenste grenzen ten opzichte van de banken, kredietinstellingen en andere houders van fondsen, heeft het rondschrift van 407 van 8 april 1950 aan de ambtenaren duidelijke richtlijnen verstrekt met betrekking tot de vervolgingen tegen derden die houders zijn van fondsen. Aldus is bepaald, dat de desbetreffende procedure enkel mag worden onder ogen genomen ten aanzien van de organen, waarvan men zeker is dat zij tegoeden in handen hebben die toebehoren aan de belanghebbende belastingplichtige, of waarvan op basis van duidelijke en eensluiden-

de vermoedens kan verondersteld worden, dat zij dergelijke tegoeden in hun bezit hebben. Verzet tegen de terugbetaling van vrije rekeningen of in beslagneming er van mag enkel geschieden indien de belastingplichtige verzuimt de verschuldigde belastingen te betalen, d.w.z. indien de rechtstreeks te zijnen laste ingestelde vervolgingen vruchteloos blijken.

In principe moet de fiscus tot inbeslagneming - uitvoering overgaan, alvorens te kunnen denken aan het verzet tegen de terugbetaling van de vrije rekeningen bij een bank of bij een kredietinstelling. Het rondschrift bepaalt zelfs dat, indien er geen enkel ander inningsmiddel bekend is, de ontvanger zich er van moet onthouden zich tot de financiële instellingen te wenden wanneer het gaat om weinig belangrijke belastingbedragen.

Wat de tegoeden van het postcheckkambt betreft, geldt als regel dat enkel verzet tegen deze tegoeden mag ingebracht worden indien de in gebreke gebleven belastingplichtige geen andere inbeslagneembare goederen, zoals meubels, bezit. Daarenboven is een bijzondere machtiging vereist, die tevoren door het belastingbestuur wordt afgeleverd.

Deze machtiging is eveneens vereist voor het verzet dat het belastingbestuur eventueel zou kunnen doen gelden ten aanzien van de fondsen in het bezit van de Algemene Spaar en Lijfrentekas. Opdat deze machtiging kan worden opgegeven is het onontbeerlijk, dat de rechtstreekse vervolgingen tegen de belastingplichtige zonder resultaat zijn gebleven, terwijl desgevallend de onrechtstreekse vervolgingen ten aanzien van andere derden, houders van fondsen, reeds zijn ingesteld, bijvoorbeeld : verzet op lonen.

VERMAGERINGS- KUR MET ZEEWIER

Duitse geleerden hebben vastgesteld dat het zeewier zeer goede eigenschappen bezit om het overtollig vet der mensheid te doen verdwijnen.

Door het drinken van een eenvoudig brouwsel, waarin zeewier verwerkt is, vermindert de appetijt en verdwijnt de noodzaak een streng dieet te volgen.

Het drankje, dat volstrekt onschadelijk is, doet een soort brei in de maag ontstaan, welke verschillende uren nodig heeft om te verteren.

Dus in het vervolg : eet U slank met zeewier...

HET TREKKEN VAN MOSSELZAAD

31 AUGUSTUS 1956. — Ministerieel besluit houdende vaststelling van de retributie te betalen voor het bekomen van vergunningen tot het zoeken en het trekken van mosselzaad, gedurende het tijdperk 1 oktober 1956 tot 30 april 1957, op de werken van de kust en van de kusthavens.

De Minister van Financiën,
De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw,

Gelet op het koninklijk besluit van 25 januari 1951 waarbij het zoeken en het trekken van mosselen, mosselzaad, schelpslakken en andere zeeproducten op de werken van de kust en van de kusthavens geregeld wordt, inzonderheid op de artikels 1 en 3.

Besluiten :
Art. 1. De retributie voorgescreven bij art. 3 van het koninklijk besluit van 25 januari 1951, wordt voor het tijdperk 1 oktober 1956 - 30 april 1957 als volgt samengesteld :

Tien frank per maand en per netto Moorsomton voor elke boot die voor het zoeken, het trekken en het vervoeren van mosselzaad gebruikt wordt.

Art. 2. De retributie bepaald in artikel 1, wordt met de helft vermindert voor de boten die niet van een motor voorzien zijn.

Brussel, de 31 augustus 1956.
Voor de Minister van Financiën,
afwezig.

De Minister van Landbouw, R. Lefebvre.

De Minister van Openbare Werken en van Wederopbouw, O. Vandenhove.

★ Oude gazetten te koop : 2 frank.

per kgr. Bureel blad.

Stijging van het visverbruik

De Voedings- en Landbouw Organisatie, opgericht door de Verenigde Naties na de laatste wereldoorlog, heeft een rapport laten verschijnen, waarbij uitkomt dat er een stijging waar te nemen is in het wereldverbruik van vis.

Wanneer in 1938 de wereldproductie ongeveer 22 miljoen ton bedroeg, is deze hoeveelheid in 1955 gestegen tot 29 miljoen ton, hetzij een vermeerdering van ongeveer 30 t.h.

De helft van de productie wordt gevangen door 6 landen : China, Japan, Noorwegen, Engeland, de USA en Rusland. Zeven andere landen, waaronder Frankrijk, Duitsland en Spanje, vangen 16 t.h. van de wereldproductie.

Op te merken valt, dat slechts enkele soorten vis het grootste gedeelte van de voortbrengst vormen : haring en aanverwante soorten vormen 25 t.h. van het totaal der vangsten op de wereld, de kabeljauwsoorten ongeveer één zesde van het totaal.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag 13 september

Vandaag komt het comité voor de wereldtentoonstelling 1958 — afdeling zeevisserij — voor de eerste maal bijeen. Meer dan een jaar geleden werd door het V.B.Z. aan de Minister van Landbouw gevraagd iets speciaals te voorzien voor de zeevisserij met het oog op de wereldtentoonstelling. De Minister belooft, maar we dachten dat het weer een van de vele beloften zonder gevolg zou zijn.

Op de vergadering van het comité wordt medegedeeld dat, dank zij de tussenkomst van de Minister van Landbouw, de zeevisserij niet alleen een over een afzonderlijk paviljoen zou beschikken, maar dat er belangrijke kredieten ter beschikking stonden voor de inrichting van dit paviljoen.

We brengen gaarne hulde voor deze verwezenlijking.

Vrijdag 14 september

Einstein was de vader van de relativiteitstheorie. Maar hoe alles betrekkelijk is, leren we zelf. De Amerikanen hebben het zich in het hoofd gestoken dat boorzuur een gevaarlijk produkt is. Boorzuur is gevaarlijk, maar de hoeveelheid die ingenomen wordt bij het eten van garnaal is gering. We zouden heelwat kilogrammen garnaal moeten eten om te sterven aan de hoeveelheid boorzuur die we aldus gegeten hebben. Desondanks hebben de Amerikanen gezegd: boorzuur mag niet gebruikt worden en onze vaderlandslievende Belgische administratie besluit: boorzuur mag niet gebruikt worden. Op zichzelf beschouwd noemen we dat logisch.

Maar, op een internationaal kongres was er nu een Amerikaans geleerde die bij hoog en laag kwam beweren dat hij een nieuw produkt gevonden heeft voor de bewaring van vis «aureomycine». Al goed en wel, maar dit produkt is schadelijk, evenals boorzuur. Het produkt is zelfs over alle landen van de wereld verboden te gebruiken bij voedingsmiddelen. Nu komt die geleerde Amerikaan te vertellen dat er ettelijke kilogrammen vis moeten gegeten worden, die met aureomycine bewerkt is, vooraleer de hoeveelheid aureomycine dodelijk is. En hij dringt aan opdat alle regeringen toelating zouden geven om dit produkt te gebruiken voor het bewaren van vis.

Waaruit eens te meer blijkt hoe alles relatief is... en hoe wij maar boerties zijn tegenover de almachtige USA, want ik twijfel er geen ogenblik aan of onze vaderlandslievende administratie zal zich haasten om ook die Amerikaan gelijk te geven.

Zaterdag 15 september

Een nieuw vaartuig van de reeks die gebouwd wordt voor Frankrijk (en waarvan de O.80 «Duchesse de Brabant» ook een zusterschip is) wordt te water gelaten bij Beliard en Crighton. Dezelfde ruchtigheid hebben we al verschillende keren bijgewoond. Er is telkens dezelfde belangrijke kwestie die aangevoerd wordt: hoe het buitenland, vooral Frankrijk, schepen wenst te bouwen op

Belgische werven, omdat die schepen bewezen hebben meer waarde te zijn dan andere vissersvaartuigen.

Het is dan ook altijd met een zeker leedwezen dat men die schone schepen naar het buitenland ziet vertrekken.

Zondag 16 september

Het zijn niet enkel de grote Belgische werven die stalen schepen en treilers bouwen, die in het buitenland vermaard zijn. Vandaag valt mij een briefje in handen, het is al enkele jaren oud, waarin de lof gezwaaid werd over een reeks houten schepen, door een Oostendse scheepswerf gebouwd, welke aan Marokko geleverd zijn geweest.

Maandag 17 september

De uitvinding van de korrestok is nog steeds de grootste uitvinding geweest sinds 130 jaar. Voor die tijd werd de visvangst op primitieve wijze uitgeoefend, met de korrestok begon een reeks ontwikkelingen en nieuwe uitvindingen die de visserij op onze dagen meer tot een mechanisch bedrijf maakten dan tot een bedrijf dat afhankelijk is van de natuurgrillen. Wat er naderhand bijgekomen is, was van minder betekenis: het principe was het belangrijkste. Moesten onze voorouders nu terugkeren, zouden ze grote ogen opzetten bij het zien van de moderne vistuigen en toch zijn deze slechts gemiddelijk verbeterd tot wat ze nu zijn: de ene verbetering na de andere. En het ziet er naar uit dat men geen nieuwe revolutionaire uitvinding meer mag verwachten, tenminste niet zolang men aan het oude principe: net-zak blijft houden.

Dinsdag 18 september

De Engelsprekende landen hebben een eigenaardige methode om reclame te maken. Grote industrieën geven boekjes uit over algemene zaken, zelfs over aangelegenheden waarmede ze weinig of zelfs niets te maken hebben.

Zo ontving ik, jaren geleden, een brochure uit de Verenigde Staten: «How the industry does it». Een twintigtal tekeningen gaven over twintig verschillende industriën een beeld hoe ze werkten. Er was ook een speciale bladzijde gewijd aan de zeevisserij. Dit boekje was uitgegeven door een nijverheid die... kurk maakte en dit materiaal ook wel eens gebruikt als isolatiemiddel, onder meer bij het bouwen van isothermewagens.

Onlangs ontving ik een prachtige brochure: SEA HARVEST, ditmaal uitgegeven in Engeland, met talrijke foto's (zwart-wit en zelfs gekleurde) en uitleg over het vangen van vis tot aan de verbruiker. Ik ben nog altijd aan het zoeken wat de uitgevende firma (UNILVER — denk aan sunlight zeep, margarine en andere dierlijke en plantaardige oliën) te doen heeft met de zeevisserij!

Woensdag 19 september

Men spreekt veel over «automation»: men duwt op een knop en een ganse fabriek komt in werking, alles elektronisch gecontroleerd.

(Vervolg onderaan volg. kol.)

Verre visserij

Algemeen overzicht over 1955 van de British Trawlers Federation

De verre visserijvloot van Groot-Brittannië is de grootste, de modernste en de meest doelmatig ingerichte en uitgeruste verre visserijvloot ter wereld.

In 1955 kon deze vloot niet alleen zijn vooraanstaande plaats behouden, maar hij zette zelfs — ondanks verliezen aan schepen — meer vis aan de wal dan in 1954.

De exploitatiekosten stegen aanzienlijk. De verdiensten van de vissers liepen op. Echter door een grotere produktie en een betere efficiency konden de prijzen van de vis stabiel blijven.

Het bedrijf slaagde er in aan het eind van het jaar datgene verwezenlijkt te zien wat het zich had voorgenoemen te bereiken, nl.:

1. De bevolking kon profiteren van een groter aanbod van goedkope, eerste kwaliteit vis. In Hull, Grimsby en Fleetwood werd 6,8 % meer vis aangevoerd dan in 1954.

2. In weerwil van het feit, dat de exploitatiekosten met 10 % naar boven gingen, kwam de visprijs op de afslagen maar even boven de bijzonder lage gemiddelde prijs van 5 d. per lb. in 1954.

3. Voor de eerste keer nadat het vlees van de bon af was, liep de consumptie van vis per hoofd op met 2,3 %. Hoe welkom op zichzelf ook, was deze toename toch niet voldoende om gelijke tred te houden met de stijging van de aanvoeren.

4. Om er zeker van te zijn, dat deze prestaties ook in de komende jaren zullen worden bereikt, en zelfs zullen worden verbeterd, werd ook dit jaar zeer veel kapitaal in de bouw van schepen geïnvesteerd. Zes nieuwe schepen konden aan de vloot worden toegevoegd tegen een gezamenlijke bouw prijs van £ 1.200.000. Dertien oude schepen werden gesloopt.

5. De lonen van de bemanningen werden verhoogd met bijna £ 2 per man per week op zee. Voor de grotere schepen kwam deze verhoging te staan op £ 20 tot £ 25 per week per vaartuig.

De maatschappelijke tegemoetkomingen werden uitgebreid door het invoeren van nieuwe opleidingsmethoden, de sociale door het afkomen van pensioenregelingen en verzekeringen. Ondanks het feit, dat landelijk een algemene achteruitgang valt waar te nemen in deze principieel zo belangrijke bedrijfstak, konden eendrachtelijke verhoudingen met de werknemers worden gehandhaafd.

leerd, berekend, enz. Zeker de droom van elke visser, maar op visserijgebied nog ver van verwezenlijkt. Misschien komt er een of andere dag een uitvinding om het werk van de visser, zoniet uit te schakelen, dan toch merkbaar te verlichten. Is de «Fairtry» een voorloper van de automation op visserijgebied?

En zal men er zelfs toe geraken de vis te verplichten in het net te zwemmen en automatisch de ondermaatse vis uit te schakelen?

6. Terwijl de prijzen van alle andere levensmiddelen een stijging te zien gaven, kon de vloot door grotere aanvoeren en het handhaven van stabiele prijzen de kritiek ontzenuwen als zou de konsument de dupe worden van beperkende en zelfs monopolistische praktijken, welke zouden leiden tot lage aanvoeren en hoge prijzen.

Een legertje van 6.500 bekwame mensen, die een vloot bemannen van 260 grote trawlers, zorgde er voor dat voor iedere man, iedere vrouw en elk kind in Groot-Brittannië 19 lbs vis werd aangevoerd.

Dit cijfer geeft een denkbeeld van de mate, waarin de verre visserijvloot bijdraagt in de voorziening van 's lands provisiekast. De totale hoeveelheid aangevoerde vis, uitgedrukt in geld, vertegenwoordigt een gemiddelde van meer dan £ 6.000 per visserman en komt neer op bijna 2/3 van alle vis, welke door Britse schepen wordt aangevoerd.

Eerlijk gezegd is het echter niet zo, dat alle vis aan het publiek wordt verkocht. Hoewel de consumptie per hoofd toenam, bleef er een overschot, dat werd gebruikt om de groeiende vraag van de boeren te bevredigen naar vismeel, dat zij in toenemende mate waarderen als de beste hoogwaardige eiwithoudende bijvoeding voor de veestapel. Zes procent van de gehele aanvoer werd tot vismeel verwerkt.

Voor een juiste beoordeling van de prestatie om de visprijs stabiel te houden, moet men bedenken, dat de vloot volkomen zonder subsidie vaart en dat ook geen subsidies worden gebruikt om de werkelijke prijs van het produkt te verdoezelen. De prestatie komt nog meer tot zijn recht, wanneer in aanmerking wordt genomen, dat de exploitatiekosten flink opliepen door de verhoogde kosten, welke de inrichting en uitrusting van de schepen vergden, de duurdere brandstoffen en de gestegen lonen.

Het feit, dat in 1955 de visgronden rijke vangst opleverden, heeft tot het behaalde resultaat bijgedragen. Anderzijds moet de toegenomen efficiency worden genoemd. Een en ander ging gepaard met de bereidheid van de reders om de winsten te beperken. De grotere vakbekwaamheid van schippers en bemanningen door een verbeterde opleiding had tot gevolg, dat er meer liefde was voor het werk. In de loop van het jaar werd besloten om het streven naar meer vis onder vaak buitengewoon gevaarlijke en moeilijke omstandigheden te erkennen door het toekennen van een prijs in de vorm van een zilveren kabeljauw aan het schip, dat over het jaar genomen, de grootste hoeveelheid vis aan de wal zet. De onderscheiding wordt tevens gezien als een prikkel tot nog grotere inspanningen. Met terugwerkende kracht werd voor 1954 de eerste prijs toegekend aan de «Actic Warrior» en in 1955 aan de «Kirkella». Beide schepen hebben hun thuishaven in Hull.

(Vervolg volgende week)

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

«SAMENWERKING» TOT EINDE IN IJMUIDEN ?

Donderdag zouden de leden van de IJmuidense visserijvereniging «Samenwerking» bijeenkomen in hotel Kennermerhof om te beslissen over het voortbestaan van de vereniging. Nadat B. Dukel gedurende vijf jaar het voorzitterschap heeft vervuld en zich in de jaarsvergadering van mei terugtrok, zal er een nieuw bestuur dienen te komen. Wanneer er geen nieuwe voorzitter komt, zal het bestuur de vereniging moeten ontbinden. Het voorlopig bestuur bestaat thans uit S. Groen voorzitter; J. Kraak enoord penningmeester en K. Anker sekretaris. De vereniging deed vooral veel aan uitstapjes, ontspanningsavonden enz.

KATWIJKSE LOGGER NAAR WIERINGEN

De Jan, de KW.84 van de heer J. van Duijn is verkocht naar Wieringen en overgegaan in eigendom aan S. Veerdig te Hippolytushoef. Het schip komt in de vaart onder de naam WR.88 «Anna Suzanna».

NIEUWE KOTTER VOOR REDERIJ OP WIERINGEN

Voor Wieringse rekening zal binnenkort een tot viskotter omgebouwde voorpostenboot, in de vaart worden gebracht: de WR.56 «Spes Nostra», welk schip zal worden uitgerust met een 200 PK. Bohn en Kahler motor. De «Spes Nostra» wordt het vijfde schip in deze Wieringse combinatie en zal worden beheerd door de heer P. de Graaf te Hippolytushoef.

De andere vier schepen van deze rederij zijn de «Okko Bosker» WR. 25; «Internos» WR.49; «Flevo» WR. 50 en «Stella Maris» WR.51

CEES PLUG PLOTSELING OVERLEDEN

De in Nederland en België algemeen bekende IJmuidense schipper Cees Plug is Zondagavond plotseling op zee overleden aan boord van zijn schip «Albertha Hendrika» KW.81 van de N.V. Visserijmaatschappij Kennermerland. Schipper Plug is overleden als gevolg van een beroerte. De bemanning heeft nog de hulp ingeroepen van het hospitaalkerschip «De Hoop», maar de bemanning en arts van dit schip moesten de hulp beperken tot het overbrengen van het stoffelijk overschot naar IJmuiden. Lange tijd heeft Cees Plug gevaren op de bekende kotter KW.76 en enige maanden geleden kreeg hij het bevel over dit nieuwe schip. Vele succesvolle reizen heeft hij op zijn naam staan.

KW.31 IN DE VAART

Schipper eigenaar J.v.d. Plas uit Katwijk aan zee is vorige week donderdag voor de eerste keer met zijn nieuw schip, de KW.31 «Petronella» ter visserij vertrokken. De KW.31 werd gebouwd door de scheepswerf Hakvoort te Monnikendam. Het scheepje meet 91 ton en heeft een lengte van 24 meter. De breedte is 6 meter en de holte 2,80 meter. De «Petronella» wordt voortgestuwd door een 200 pk. Bohn en Kahler motor.

ONGEVAL OP DE TRAWLER «WIRON 2»

Eind vorige week heeft zich op de IJmuidense trawler IJM.211 «Wiron 2» een ongeval voorgedaan, waardoor een van de opvarenden met de hand in de machinekamer bekneld kwam te zitten. Hij moest overgebracht worden naar het hospitaal-kerkschip «De Hoop», dat de patient in Aberdeen aan land bracht. De man moest enige kootjes van de vingers missen.

Zieke schipper IJM. 45 op oceanreus verpleegd

De bemanning van de IJmuidense viskotter IJM.45 «De Hoop I» zag de toestand zaterdagmorgen donker in voor hun schipper, de Katwijkse Willem Schuitemaker. Schipper Schuitemaker, die enige reizen tevoren was thuis gebleven om geopereerd te worden, was nu voor de derde reis op zee en terwijl men aan de thuisstoom bezig was, overviel hem op 15 mijl ten noordwesten van Den Helder hevige pijnen, die men onmiddellijk in verband bracht met de pas ondergane operatie te Leiden.

De stuurman van de kotter, de h. T. Hoek uit Katwijk, ging tot akte over en riep het hospitaalkerschip «De Hoop» aan om medische bijstand te vragen. Het schip was echter te ver verwijderd om de schipper aan boord te nemen, zodat men zich moest beperken tot het geven van medisch advies via de radio.

De pijn bleef echter aanhouden en tenslotte heeft stuurman Hoek Scheveningen Radio er bij geroepen en om raad gevraagd. Men vond tenslotte de Marine Luchtvaartdienst op Valkenburg bereid om een vliegboot naar de IJM.45 te zenden, die op zee zou landen en de schipper aan boord zou nemen om hem naar Leiden te vervoeren.

Omstreeks drie uur in de mid-

«Willem Beukelsz» onderzoekt in kanaal Pelservisserij

Wanneer het onderzoek gunstig verloopt, zal het Nederlandse visserijbedrijf, en in het bijzonder de kottervloot, spoedig met een nieuwe visserij op een tot nu toe niet in Nederland aangevoerde vissoort beginnen. Donderdagmorgen is de visserijonderzoekstreiler «Willem Beukelszoon» al uit de IJmuidense haven vertrokken om in het zuiden van de Noordzee en in het Engels Kanaal de mogelijkheid van de visserij op pelsers na te gaan. Als passagier bevindt zich aan boord de Urker Noordzeeschipper L. van den Berg van de UK.125, een broer van de onlangs tijdens het stormweder omgekomen Jan van den Berg van de UK.60.

De pelsers, die tot de haringachtigen behoren, komen in grote scholen, vooral in augustus en september en tot het eind van het jaar, aan de Britse zuidkust voor. De Franse en Engelse vissers houden zich al vele jaren met deze visserij bezig, zowel met drijfnetten als met trawlnetten.

Bij de viskonservenfabrieken in Nederland bestaat grote vraag naar Pelsers, terwijl men aan deze vissoort de voorkeur geeft boven haring. Het artikel in blik heeft in het binnenland een grote afzet. De

konservenindustrie heeft vooral dit jaar de gevolgen van een zeer slecht verse-haring seizoen onderhouden, waardoor de prijzen zijn gestegen en deze niet langer rendabel zijn voor de industrie ten opzichte van de afzet en de export.

De poging van de «Willem Beukelszoon» en de Urkerschippers, heeft de steun van allen en vooral van de konservenfabrieken in Nederland.

Ook de kottervloot zelf zal er profijt van trekken wanneer het lukt deze visserij te beoefenen. Het grote en nog steeds groeiende aantal schepen van de Nederlandse kottervloot doet het gevaar opdoemen, dat de Noordzee met deze schepen overbelast wordt. De vele kotters maken de spoeling dun op de Noordzee, in ieder geval wat de traditionele vissoorten betreft.

Vandaar dat men vooral in IJmuiden de reis van de «Willem Beukelszoon» van harte toejuicht. Vier span Urkerkotters — de schepen vissen dan in span met het trawlnet tussen zich in — zullen als eerste deze pelsvisserij beginnen. Men wil het proberen door samen nog eens met de «Willem Beukelszoon» uit te varen.

DE FRANSE VISSERIJ

De pelservisserij wordt ook wel pilchard in andere landen genoemd en behoort tot de familie der haringachtigen. De oude generaties van pelservissers, aldus de h. J. d. Veen in «Visserijnieuws», het maandblad van de Directie der Visserijen te Den Haag, huldigen de mening dat de trekbeweging van de pelsers naar de kust omstreeks oktober - december begon. Deze mensen, wonende aan de Kanaalkust, meenden verder dat de pelsers in het vroege voorjaar uit een centraal punt uit het tropische gedeelte van de Atlantische Oceaan kwamen, zich langs de kusten verspreidden van Europa en in de herfst bij het kouder worden van het water terugtrokken naar dieper water.

De vangstgronden van de Franse pelservisserij liggen in het begin van de teelt vlak bij de kust en als het seizoen gevorderd is, dieper in zee. Tussen oktober en april wordt in het zuidelijk deel — de Golf van Biskaje — gevestigd. Men begint in de buurt van Saint Jean de Luz, is in eind mei al bij Saint Nazaire en in de junimaand tussen Saint Nazaire en Audierne. Daarna gaat men bij het vorderen der maanden in noordelijke richting naar Brest en Quessant. Twee en zeventig procent van de vangst aan pelsers levert dit grote gebied op.

NAAR CORNWALL

De Engelse visserij, waarop de Nederlandse onderzoekstrawler zich nu ook werpt, vindt plaats in de buurt van Cornwall. Zelden wordt beoosten Plymouth gevestigd, maar er zijn aanwijzingen, dat de pelsers steeds verder de Noordzee indringen. Ook hier bij Cornwall wordt in juli tot en met november in de buurt van de kust gevestigd.

(Zie vervolg blz 12)

Brief uit Yerseke

Nr. 611

YERSEKE 15-9-'56

DE REGELING VOOR DE OESTERVERZENDING

Met ingang van gister 14 september werd de regeling voor verzending seizoen '56-'57 ongeveer zoals die door de Advies-Commissie aan het bedrijfschap werd voorgesteld, van kracht. Zoals we reeds eerder schreven is ook deze regeling vooral voor niet ingewijden te ingewikkeld om ze uiteen te doen op een begrijpelijke manier in enige regels. We zullen er ons toe bepalen alleen enige der voornaamste dingen mee te delen. Wij zien als iets belangrijks dat de oesters zoveel goedkoper worden. Verleden jaar waren prijzen en gewichten als volgt (plaats van bestemming):

2° gewicht 70 kg. per 1000 f.130.00 ;
3° gewicht 80 kg. per 1000 f.340.00
4° gewicht 90 kg. per 1000 270.00
5° gewicht 96 kg. per 1000 f. 340.00
6° gewicht 104 kg. en hoger f.400.00
per duizend. Later in 't seizoen n.l. februari, kwam een prijsverlaging maar 't gewicht bleef hetzelfde, 't werd toen 6° f.360.000 ; 5° f.300.00
4° f.240.00 ; 3° f.200.00 en 2de f.130.00 per duizend. Deze maatregel beoogde de vraag naar de zwaarste soorten aan te moedigen. Om evenwel sukses van betekenis te bekomen werd dit veel te laat gedaan.

En de prijzen voor dit seizoen ?

De oesters van het gewicht 70 kg. die vorig jaar als 2de aan de markt kwamen worden onttrokken aan de verzending. Zo komen nu voor 2de in aanmerking oesters van 80 kg. per duizend ; 3de als oesters van 90 kg. ; 4de 100 kg. ; 5de 110 kg. en tenslotte 6de als oesters van 118 kg. en meer per duizend. De prijzen

«WILLEM BEUKELSZ» ONDERZOEKT IN KANAAL PELSERVISSERIJ

Het hoogtepunt van deze visserij is augustus en september. De pelsers schijnt ook voor te komen aan de noordzijde van Cornwall in de strook Landsend-Milford. Deze pelsers blijven echter ver uit de kust en zijn uitsluitend met drijfnetten te vangen.

Werd voorheen bij Cornwall met grote landzegens gevist, thans vist men over het algemeen met drijfnetten en in de laatste jaren is hier zelfs naar pelsers getruwd. Het zou dan ook de bedoeling van de Nederlandse kottervloot zijn dit gebied op te zoeken.

De trawlnetten worden steeds meer gebruikt en vooral op plaatsen, waar de pelsers paaien. Grote pelservangsten met behulp van de trawlnetten zijn verkregen in de laatste jaren in de bocht van Plymouth, in de Golf van Biskaye en aan de kust van Marokko.

zijn nu als volgt vastgesteld : 2de 80 kg. f.130.00 ; 3de 90 kg. f.200.00
4de 100 kg. f.240.00 ; 5de 110 kg. f.300.00 en 6de 118 kg. f.350.00 per 1000. Alles goed in aanmerking genomen een geduchte prijsverlaging voornamelijk dan voor de grootste soorten. Alles wordt er op gericht om die grootste soorten meer gevraagd te krijgen. Maar wat wordt nu na 1 week verzenden al vastgesteld ? Dat de meeste afnemers juist en toch nog de meeste belangstelling tonen voor de kleinere soorten. In dezer mate dat 'n groot en oud verzender mij z'n bezorgdheid meedeelde hoe straks, vooral met de drukke weken, aan de vraag naar 2 en 3 niet zal kunnen worden voldaan. Men ziet dus dat een bepaalde neiging bij de klanten, in dit geval om goedkoper kleinere oesters te willen betrekken, zich niet zo gemakkelijk laten verdringen.

Waarbij nog komt dat hoe groter de oesters zijn die buiten de verzending worden gehouden (nu alles zo ongeveer beneden de 80 kg per 1000) en dus blijven liggen of terug worden gezaaid met als gevolg om bij een flinke groei volgende zomer overstelpt te worden met grote soorten die de afnemer niet neemt of liefst niet wil.

KLEINE

AANKONDIGINGEN

Te Koop

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout van 1939. Br. T. 75. Motor Deutz van 200 pk van 1939. Verzekerd 1.650.000 F. Verkoopprijs 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. Verkoopprijs 1.200.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 102.

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

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout. Herbouwd in 1948. Br. T. 23, gebouwd op de werf Hermans te Brugge. Motor Bolnes 60 PK van 1936. Verzekerd : 400.000 F. Te koop voor 225.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout, gebouwd op de werf Borrey Br. T. 23, Motor ABC 80 PK van 1954. Prijs : 900.000 F. Verzekerd voor 1.250.000 F.

Voor alle inlichtingen : zie wendens bureel blad.

TE KOOP GEVRAAGD : STALEN SCHEPEN welke niet ouder zijn dan 30 jaar en uitgerust met motoren boven de 250 PK. Schrijven met foto, inlichtingen, bureel blad nr. VC.

De haringcampagne van juli 1955 tot februari 1956

We meldden vorige week het jaarlijkse — verslag over de haringcampagne door de Heer Ch. Gillis. Ten gerieve van onze lezers, bekijken we deze week dit verslag van zeer dichtbij.

A. - VISSERIJ

Deze geschiedde, vooral door het weinig aanmoedigende rendement van de Fladen, gedurende het besproken seizoen, in de zuidelijke NOORDZEE en de SMALLSDIET.

I. - NOORDZEE

In de Noordzee vangt men twee soorten haring : «volle» en «ijle» haring.

I. - VISSERIJ OP VOLLE HARING

In de noordelijke en centrale Noordzee vangt men volle haring uitsluitend met de bordentreil, in het zuidelijk gebied gebruikt men hoofdzakelijk de «pelagische» treil (atoomnet in het Vlaams).

1. Bordentreil

— Tijdstip en vanggebieden : begon op 15 juli bij Bressay Bank en Fladen Ground. Augustus en september : Lemon- en Turbot Bank, Eastern Hole en Gat. September en oktober : Bruceys Garden, NW Rough, Hospital en Skate Hole. Einde oktober tot december : West-Hinder, Ruytingen, Sandettie en East-Goodwin.

— Bedrijvigheid van de schepen : aantal : 15 — tegen 12 in 1954. Kracht : 1.492.015 (visuren x pk) tegen 28.95.565 in 1954.

— Aanvoer : 1.228.670 kg volle haring (2.465.633 kg in 1954). N. B. het gaat hier enkel om de volle haring die, in de Noordzee, met de bordentreil gevangen werd.

— Noordelijke Noordzee bracht hiervan 20 t.h., centrale Noordzee 66 t.h. en zuidelijke Noordzee 14 t.h. op. Per maand was de aanvoer : juli 7 t.h. ; augustus 23 t.h. ; september 14 t.h. ; oktober 42 t.h. ; december 14 t.h.

De gemiddelde vangst per 100 visuren x pk bedroeg :

1955 : 82 kg ; 1954 : 85 kg ; 1953 : 115 kg ; 1952 : 104 kg ; 1951 92 kg.

Volgende indeling van de gemiddelde vangst per 100 visuren x pk is bijzonder interessant :

Per scheepsklasse : 240/349 pk : 141 kg (98 kg in 1954) ; 350/499 pk : 97 kg (144 kg in 1954) ; meer dan 500 pk : 51 kg (75 kg in 1954).

Per vanggebied : noordelijk : 48 kg (61 kg in 1954) ; centraal : 91 kg (105 kg in 1954) ; zuidelijk : 188 kg (95 kg in 1954).

Per maand : juli : 37 kg (31 kg in 1954) ; augustus : 69 kg (72 kg in 1954) ; september : 95 kg (108 kg in 1954) ; oktober : 90 kg (114 kg in 1954) ; december : 188 kg (95 in 1954).

2. Pelagische treil

Tijdstip en vanggebieden : tweede helft van oktober : West-Hinder, Sandettie, East Goodwin en Oostingang Engels Kanaal, tijdens de tweede helft van december ging de volle haring over naar ijle.

Bedrijvigheid van de schepen : aantal : oktober 22, november 84, december 66.

In totaal waren er 85 (tegen 30 in 1954).

Kracht : 2.195.547 visuren x pk tegen 1.151.080 visuren x pk in 1954.

Aanvoer : 7.933.369 kg tegen

1.912.159 kg in 1954. N. B. het gaat hier enkel om volle haring die met het atoomnet gevist werd!

Per maand was de aanvoer : oktober 5,6 t.h., november 64,4 t.h., december 30 t.h.

Gemiddelde vangst per 100 visuren x pk : 361 kg tegen 166 kg in 1954.

Volgende indeling van de gemiddelde vangst per 100 visuren x pk is bijzonder interessant :

Per scheepsklasse : — 80 pk : 1.346 kg ; 80-119 pk : 532 kg ; 120-239 pk : 395 kg (175 kg in 1954) ; 240-349 pk : 521 kg (128 kg in 1954) ; 350-499 pk : 193 kg.

Per maand : oktober : 447 kg (180 kg in 1954) ; november (166 kg in 1954) ; december : 302 kg (61 kg in 1954).

II. - VISSERIJ OP IJLE HARING

Uitsluitend met atoomnetten.

Tijdstip en vanggebieden : de eerste vangsten werden aangebracht op 19 december, de laatste op 20 februari. Ze kwamen uit het uiterst zuidelijke deel van de Noordzee en de oostelijke ingang van het Engels Kanaal.

Bedrijvigheid : aantal 62 tegen 56 in 1954-55. Kracht : 169.890 reizen x pk (tegen 253.920 in het vorig seizoen).

Aanvoer : 3.594.803 kg tegen 7.976.857 kg in het vorige seizoen. Gemiddelde vangst per 100 reizen x pk : 21 kg tegen 34 kg in 1954-55.

Per scheepsklasse : 80-119 pk : 30 kg (21 kg in 1954-55) ; 120-239 pk : 23 kg (35 kg in 1954-55) ; 240-349 pk : 19 kg (29 kg in 1954-55) ; 350-499 pk : 11 kg.

Per maand : december : 12 kg (29 kg in 1954-55) ; januari : 25 kg (44 kg in 1954-55) ; februari : 18 kg (23 kg in 1954-5).

II. - SMALLS

Dit jaar namen 16 schepen deel aan deze visserij, tegenover 11 in 1954. Er werden 83 reizen gedaan en het aantal visuren x pk verdubbelde tegenover 1954.

De eerste aanvoer kwam reeds op 9 juli binnen, de laatste op 12 november. In totaal werden aangevoerd 4.129.720 kg haring tegen 2.250.775 in 1954.

B. - LEVENSLEER VAN DE HARING

Over de gevangen haring weet de Heer Gillis volgende te vertellen.

1. Volle haring

Lengte : gemiddeld 277 mm.

Gewicht : gemiddeld 172 gr.

Geslacht : meest wijfjes (tussen 50,2 en 54,3 t.h.).

Ouderdom : tussen 3 en 14 jaar.

2. Ijle haring

Lengte : gemiddeld 271 mm.

Gewicht : gemiddeld 127 gr.

Geslacht : meest wijfjes (55,1 t.h.).

Ouderdom : tussen 2 en 12 jaar.

3. Smallsharing

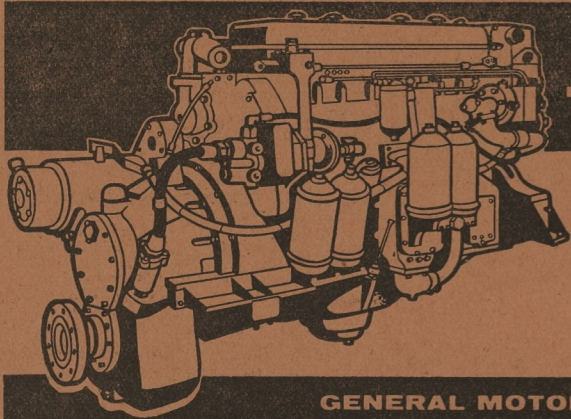
Lengte : gemiddeld 276 mm.

Gewicht : gemiddeld 180 gr.

Geslacht : meest wijfjes ongeveer 54 t.h.

Ouderdom : tussen 3 en 14 jaar.

In tegenstelling met andere jaren, waagt de Heer Gillis zich dit jaar niet aan een — zelfs zeer voorzichtig — voorspelling van het volgende haringseizoen, dit is waarschijnlijk wegens de grillige wisselvalligheden van de voorgaande seizoenen.



GENERAL MOTORS TWEETAKT-SCHEEPSDIESEL

Het wereldmerk met wereldservice!
Ingebouwde hydraulische keerkoppeling.
Vermogens van 60 tot 2800 pk

GENERAL MOTORS CONTINENTAL - ANTWERPEN



Havenbeweging

Gedurende de maand augustus 1956 was de scheepvaartbeweging als volgt:

Bij het invaren vinden we op de eerste plaats de Belgische vlag met 26 eenheden metende 11.421 T.M. dan volgen op de tweede plaats de Duitse vlag met 8 eenheden metende 1.663 T.M.; op de derde plaats de Nederlandse vlag met 7 eenheden metende 1.320 T.M.; dan volgen de Noorse, Spaanse en Engelse vlaggen elk met één eenheid metende onderscheidelijk 1.696 T.M., 928 T.M. en 349 T.M.

In totaal deden 44 zeeschepen met een gezamenlijk tonnemaat van 17.347 T.M. de haven aan en 39 zeeschepen met een gezamenlijk tonnemaat van 14.287 T.M. vaarden de haven uit.

WE VOERDEN VOORAL IN

1.271 stds. hout uit Zweden, Finland en Polen en aangevoerd door 5 schepen;
4.445 Ton telegraafpalen uit Finland en Zweden aangevoerd door 5 schepen;
2.320 Ton fosfaat door 5 schepen uit Marokko;
985 Ton stukgoederen uit Groot-Brittannië en aangevoerd door 19 schepen;
389 Ton kolen uit Groot-Brittannië en aangevoerd door 1 schip;
In totaal werden 15.712 ton goederen door 44 schepen aangevoerd.

WE VOERDEN VOORAL UIT

2.173 Ton stukgoederen naar Groot-Brittannië door 20 schepen;
570 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië door 2 schepen;
570 Ton cokes naar Denemarken door 1 schip;
In totaal werden 4.032 Ton goederen door 39 schepen uitgevoerd.

De regelmatige lijn Oostende-Dover, verzekert door de staatspakketboten boekte gedurende de maand augustus 1956 179 reizen, 118.760 passagiers werden ontscheept en 125.528 scheepten in; 3.363 auto's werden gelost en 3.757 geladen.

Vergeleken met de maand augustus 1956 werden 15.137 passagiers meer ontscheept, 9.397 meer ingescheept; 449 auto's meer gelost en 456 meer geladen.

Gedurende de week van 12 tot 18 september was de goederenbeweging als volgt:

INVOER

1.200 Ton mazout
1.000 Ton grint van Holland
300 Ton kolen van Groot-Brittannië
500 Ton dakpannen

500 Ton zand van Holland
900 stds hout van Rusland en Finland
400 Ton telegraaf palen van Zweden
Stukgoederen van Engeland en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER

300 Ton cement naar Groot-Brittannië
409 Ton grint
Stukgoederen naar Engeland en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was als volgt:

HOOGWATER TE OOSTENDE

21 vrij	01.35	08.04	49	6
	13.42	20.28	50	5
22 za	02.05	08.35	49	6
	14.14	20.59	50	5
23 zo	02.38	09.10	49	7
	14.49	21.35	50	5
24 ma	03.14	09.45	48	7
	15.27	22.09	50	6
25 di	03.52	10.23	47	8
	16.09	22.46	49	7
26 wo	04.33	11.03	46	9
	16.56	23.33	47	9

Verslagen van het F.A.O. Kongres te Rotterdam

Nieuw Aureomycine Poeder houdt vis vers

Vis die behandeld wordt met Aureomycine na de vangst, blijft 2 maal langer vers dan vis gevangen en opgeborgen in visbakken zoals het tegenwoordig gebeurt.

In een verslag voorgelezen op de vergadering door dr Poul Frr Jensen uit Denemarken, merkte deze op dat:

«Het verwerken van voedsel in voldoende hoeveelheid voor de voeding van 's werelds toenemende bevolking één van de belangrijkste vraagstukken van de voedsel-industrie van tegenwoordig is».

Hij voegt er bij dat het vraagstuk van de versheid bij een dergelijk bederfelijk produkt als vis, één der grootste redenen is van verlies aan voedsel.

Andere wetenschapsmensen op deze konferentie toonden aan dat het bederf van vis bijzonderlijk te wijten is aan de werking van de bacterieën.

Het gebruik van antibiotica

in proeven heeft het bederf van de helft verminderd door het doden van deze bacterieën.

Op deze manier kunnen vissersvaartuigen hopen langer in zee te kunnen blijven en daardoor grotere vangsten in de beste voorwaarden aan wal te brengen.

Dr. H.L.A. Tarr uit Canada deed een uiteenzetting over de proef die hij uitvoerde in het «Fisheries Board Technological Station» te Vancouver. In zijn beschrijving toonde hij hoe proeven werden gemaakt op zalm en makreel met een oplossing van Acronize (een derivaat van Aureomycine) in ijs. In alle gevallen werd de versheid van de vis na de vangst grotendeels vermeerderd.

Dr Tarr deed opmerken dat aldus de initiale opzoeking en veel van de onderzoeken nopens het gebruik van Aureomycine uitgevoerd werden in Canada, het eerste land dat toelating gaf om Aureomycine in voedsel voor menselijk verbruik

aan te wenden en dit dan nog op het zelfde gehalte als de V.S. toeliet voor het gevogelte.

Duidend op een mogelijk effect voor de menselijke gezondheid door het gebruik van Aureomycine in voedsel verklaarde Dr Tarr:

«Er is hoegenaam geen twijfel dat het gebruik van de lage concentratie van Chlortetracyclin (een synoniem van Aureomycine), bedoeld in dit verslag geen gevaar oplevert voor de menselijke gezondheid». Hij voegt er aan toe dat dit enkel schadelijk zou zijn moest men 5 Ton vis eten die voorafgaandelijk bewerkt werd met Aureomycine.

Dr. Tarr beëindigt zijn beschrijving met een oproep om de legalisatie van Aureomycine als één vis-voorbehoedingsmiddel in Canada i.p.v. nitriet welke nu gebruikt wordt, (volgens hem zou het belletten van het gebruik belachelijk zijn.)

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen

N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)

«Hulp in Nood»

VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

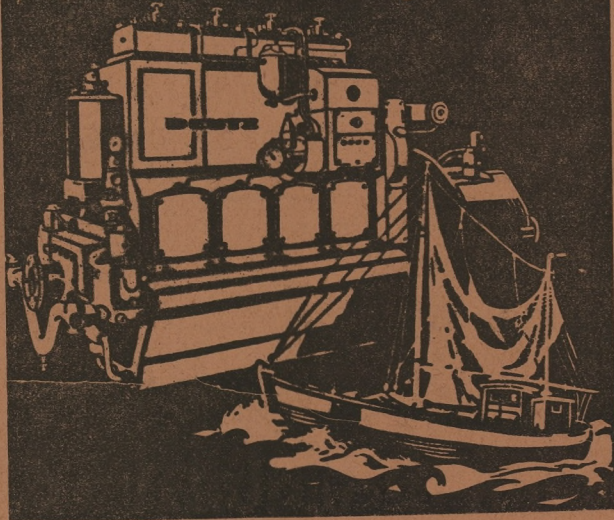
Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.

(4356V)

(Vervolgt)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

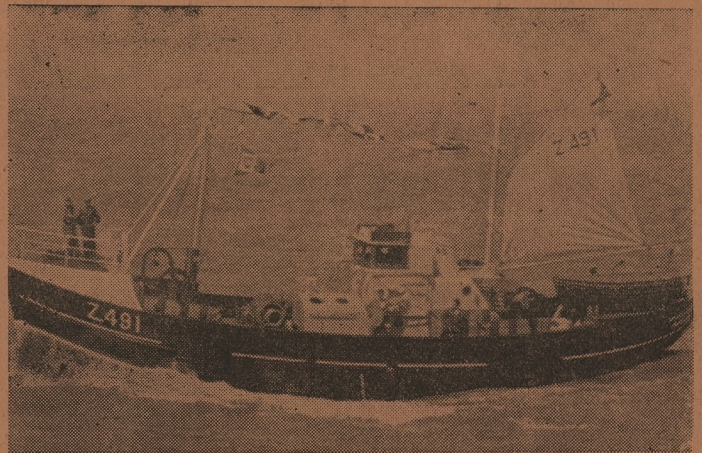
(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.E. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHE EPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI, 2

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en 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