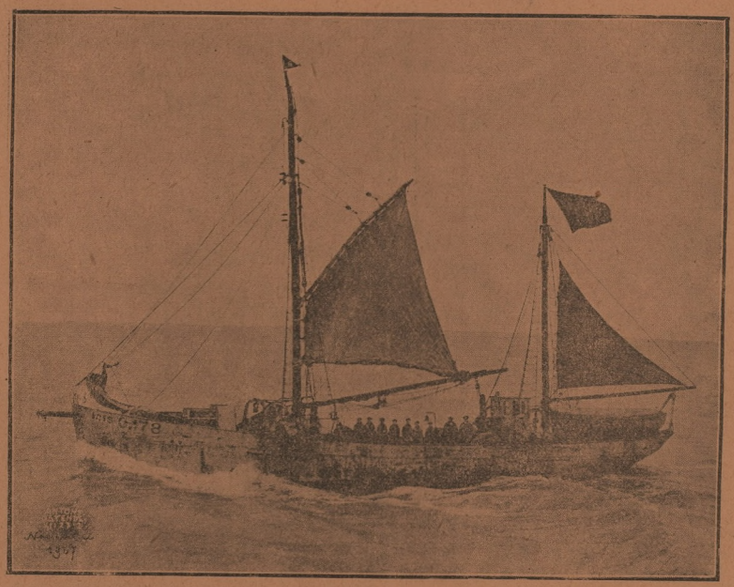
24e JAARGANG — Nr 46 Verschijnt elke Vrijdag PRIJS : 4 FRANK VRIJDAG, 9 NOVEMBER 1956

Het VISSERIJBLAD



O.178 IBIS

Het IBIS-schoolschip na de eerste wereldoorlog

Adreslijst van Nederlandse Firma's

VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

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)

★ **WINCHES**
en
★ **HYDRAULISCHE STUURMACHINES**
voor de visserij

werktuigen Giessen
KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND



118

S.A.I.T.

TOT UW DIENST
VOOR ALLE
RADIO TOESTELLEN
VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD
meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE	NIEUWPOORT	ZEEBRUGGE
21, H. Baelskaai	18, Hoogstraat	4, Wandelaarstr.
Tel.: 715.70	Tel. : 231.51	Tel. : 541.21

«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)

Hoge snelheid, grote trekkracht in één schroef



1 2

Snel varen is voor elk visserijvaartuig van groot economisch belang. Hoe sneller men de visgronden bereikt, hoe sneller men later weer de haven binnenloopt, des te hoger kan de winst zijn.

Lips visserij-schroeven zijn speciaal ontworpen voor deze vaartuigen. Zij zorgen zowel voor snelheid als voor de trekkracht, vereist voor het slepen van netten tijdens het vissen.

SCHEEPSSCHROEVEN
LIPS
DRUNEN - HOLLAND

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

HET TEKORT AAN SCHEEPSJONGENS

VOLGENDE week maandag heeft op het provinciaal bestuur van West-Vlaanderen, onder voorzitterschap van de heer Gouverneur der provincie West-Vlaanderen, een nieuwe vergadering plaats om het tekort aan scheepsjongens in de visserij te bespreken.

In verband met onze vorige artikels in deze aangelegenheid, hadden we geschreven dat het niet voldoende is kritiek uit te oefenen op de toestand, maar dat nuttige suggesties van meer belang waren.

* * *

INDERDAAD, maandag zullen niet minder dan een 30-tal personen uit de visserijwereld rond de tafel verenigd zijn.

Daaronder zullen we aantreffen de vertegenwoordigers van de ministeries, de provincie, de stedelijke besturen van de kust, de visserijscholen, de reders en de vissers.

Het is te hopen dat men daar onmiddellijk een beperkt komité zal vormen, welke nog vóór 1957 een vast plan zal opgemaakt hebben. Want de kwestie is dringend op te lossen, en het mag niet dat allerlei eigenbelangen of die van scholen, voorrang krijgen op het eigenlijk te verwezenlijken doel dat praktisch eist :

1. Betere loonsvoorwaarden voor de jongens.
2. Kindervergoeding voortbetalen aan ouders.
3. Het aantrekken van jongens uit het binnenland en de reders ontslaan van sociale lasten gedurende drie jaar opleiding.
4. Praktischer aankweken van jongens, die nu in de bestaande scholen noch in de Ibis, de gelegenheid krijgen vertrouwd te geraken met de zee en in 't bijzonder met een vissersvaartuig.

De kustvisserij was en blijft een praktische leerschool omdat de jongens om te beginnen slechts reisjes doen van één dag en daarop «zeehard» worden vooraleer ze over te schakelen naar treilers, waar ze op een veel te brutale wijze kennis maken met de zee en... het zeevolk, dat voor hen niet altijd zacht is.

Integendeel !

Ook het visserijwachtschip kan in dit opzicht een nuttige taak vervullen. Veel kan gedaan worden met beperkte middelen.

* * *

VAN hun kant moeten de reders begrijpen dat hier voor hen een levensbelang op het spel staat en dat er binnen drie jaar moet toe kunnen gekomen worden, het bestaande tekort te overbruggen en een einde te stellen aan de wedloop naar stuurlieden, motoristen en scheepsjongens door hoger procenten te betalen, waardoor het bedrijf zelf in 't gedrang komt.

De taak van diegenen gelast met het opstellen van een nieuw kriterium, zal niet gemakkelijk zijn.

Ze hebben echter één groot wapen in de hand : «De wet op de verplichte aanmonstering van scheepsjongens» bestaat. Eis de strikte toepassing er van om te vermijden dat sommige reders en bemanningen zich aan hun plicht onttrekken.

Want thans zijn er reders die niet willen beseffen, dat zij in dat opzicht plichten hebben.

* * *

ANDERZIJDS zijn er schippers, die dat 1 of 1,50 % van de scheepsjongens verdelen onder hen omdat ze van oordeel zijn dat een scheepsjongen aan boord nemen, een last is. In werkelijkheid is het die 1 of 1,50 % welke een rol speelt.

Gelukkig zijn ze allemaal zo niet.

Tegen dergelijke geestesgesteldheid moet kordaat ingegaan worden want als men vaststelt dat, nu het haringseizoen begint, reders zelf meegaan en daarom hun jongen afmonsteren, dan is zulks treurig te noemen en het valt nog meer te betreuren dat het waterschoutsambt met de wet in de hand, zulke feiten of toestanden duldt.

* * *

WIJ zouden hieromtrent nog veel wantoestanden kunnen aanhalen. Het helpt echter niet. Laat ons, met het oog op de verzekering van het bestaan van reders en visserij en in samenwerking met de Hogere Overheid, naar snelle en praktische middelen uitzien om aan de huidige gevaarlijke toestand spoedig een einde te stellen.

Wanneer allen die geroepen zijn, om de kwestie te bespreken, donderdag met die geest bezield zijn, dan zal er praktisch werk kunnen verricht worden en naast de finantiële hulp van de kuststeden, de provincie en de Staat, ook de visserij haar steentje bijgebracht hebben om de nijverheid en het land te dienen.

P. VANDENBERGHE



Brief van Stierman Lèèze

Beste Menschen,

'k Moesten verleeden reize een nieuwe machienist hebben en met dat ze zoo moeilijk te vienden zijn, giengen kik eên keer tot aan de dop gaan zoeken alster daar geen liefhebbers waaren.

Ter stoend daar veele volk op een reeke om binnen te gaan, maar die reeke was zeere gedind als ik spraaken dat ik eentwien zochten om mee te vaaren. Hoe wil je, die menschen houden van hunder stiel gelijk een ander. 'k Stoenden in beraad wat dat ik giengen doen : binnen gaan om te vraagen achter een machienist aan de baas of wachten tot dat er weere klanten kwaamen. En gelijk of dat ik daar staan, komt er daar almeteenkeer een sjieke vwateure afgereen, zoo eenen in drie kleuren met veele blienkend tuigsjes en andere makkementen. 't Stapt daar een vent uit die karre en teweege naar binnen.

'k Zeggen owla vriend, zijt je gij misschien hier den direkteur van die installaache ? Ikke, zegten, bah neenen'k, 'k zijn ik een dopper en 'k kommen achter mijn dop. Hoe peinst je gij dat ik den direkteur zijn ?

'k Zeggen : ewel, met die schieken ottoo van joen. Ha, zegten, dat is mijn weekedagschen dat ik gebruiken voor te gaan doppen. 'k Zeggen : briengt dat nog een beetje op dien dop ? Bijlange niet, zegten, nog 't zout in mijn patatten niet. En die karre daar, met wat koop je gij dadde, met strangegeld zeeker ?

'k Gaan't je een keer zeggen, zegten, 'k hebben ik nog een kleine bijverdienste. 'k Zeggen een kleine bijverdienste, waar dat je zulk mateeriejaal mee kant koopen ? Ja. zegten, 't briengt nogal wel op. 'k Zeggen : als ik maggen vraagen wat is't, 'k zouden dat misschien ook kunnen doen en gaan doppen. Als je je mond houdt, zegten. gaan'k het een keer vertellen teegen joen : 'k hebben ik nog een jood in mijn kelder weggestooken.

'k Zeggen nog alzoo : een jood in je kelder weggestooken, en de oorlooge is al meer dan tien jaar gedaan en de duitschers zijn al lange weg. Ehwel, zegten, 't is daarom dat je 't moet zwijgen, je weet het hij nog niet...

Wien dat ik daar ook zaagen afkommen, was lange lowie, de deezen had nog gevaaren met mijn en 'k zeggen in mijn eigen : dat is chanse hebben, 'k gaan misschien niet lange moeten zoeken, lange lowie gaat wel meewillen en kontent zijn datten van den dop af is. Maar als ik dadde voorstelden aan hem, je draaide met zijn ogen en zei : Stierman, had dadde twee weken geleen geweest, 'k hadden dadde misschien gedaan, maar 'k hebben nu een djobtje dat nogal veele opbriengt. 'k Zeggen, mag je gij werken en doppen tegelijk dè ? Bah neen'k, zegten, maar 'k doen dat werk maar juiste de zondag alster voetbal is. 'k Zeggen staat je misschien achter de gols voor de bolle op te raapen ? Neen'k zegten, maar luistert wat dat ik nu doen. Je weet zowel aan de as of aan 't veegee hebt je veele van die menschen die geeren allesten zien en niet betaalen, ze steeken hunder neuze in die garren tusschen de planken om te kijken. Ehwel, de zondag gaan kik naar 't voetbal. 'k koopen een kartje en 'k gaan binnen met een groot mes in mijn zakken. Van als 't spel begint loopen kik langs de muur en van als ik een neuze deur een garre zien steeken, 'k stekken'k hem vaste, 'k zetten mijn mes der op en 'k zeggen : twientig frank of 'k snijden je neuze af. Je kant niet peinzen hoe gemakkelijk dat ik mijn kost verdienen in die paar uuren. En moesten'k mijn zaaken uitbreiden 'k zouden gemakkelijk het dubbel verdienen. Maar je moet dadde kennen. 'k Hadden verleeden weke een assochée genoomen en me waaren zondaage aan 't werk elk aan zijn kant. Me waaren afgesprooken van malkaar te zien an den olf tijm in de kantiene : je ziet me hadden 't werk verdeeld. Nu alsten binnen kwam in de kantiene, 'k zeggen : hoe ist, hebt je eentwadde verdiend ? Twientig frank, zeiten, 't is alles. 'k Zeggen 't is deerlijk zeije, 'k hebben ik in die drie kart al bij de drie honderd frank opgehaald. je hebt zeeker in de triebuune zitten kijken naar 't voetbal. Bah neen'k zegten, 'k hebben goed mijn werk gedaan : 'k hebben wel zestien neuzen in mijn zak zitten.

Je ziet, zei lange lowie, dat dat nog geen werk is voor iedereen. Maar 'k moeten weg, zeije, want 'k hebben een rendee vous met dat van mijn. 'k Zeggen, weunt ze nu in Oostende, 'k meenden dat je gij vrijde met een meisje van Brugge ? 'k Hebben der meer dan dadde, zeiten, in Brugge is een, in Oostende is twee, eene in Nieuwpoort, eene in Heist en d'andere zit in Eerneghem. 'k Zeggen : hoe kunt je dat alzoo vijf meisjes tegelijk bedriegen. Dat is niet moeilijk zegten, 'k hebben een schooter gekocht en 'k vliegen daarmee van d' eene naar d' andere.

Maar de deeze dat ik hier nu in Oostende hebben, 'k gelooven niet dat het lange gaat deuren, 'k gaan het afmaaken. 'k Zeggen ja, staat ze joen niet aan ? Je moet er dan niet mee beginnen. 't Is dadde niet zegt Lowie, 't is een schoon moksje genoeg en 'k kunnen heur alle dagen zien als ik willen want ze gaat ook naar de dop. Maar ze is gelijk zoo droge. Allez, laasten keer, me zaaten in de galerie op een bank en 'k gaaven heur een totje. 'k Zeggen Mathilde. je zijt gelijk zoo stille, je werkt gelijk niet mee, weet je wat dat ze antwoordde ? 'k Zeggen neen'k. Ehwel, zei ze, 'k maggen ik niet werken. 'k gaan ik gaan doppen.

Maar daarmee staan ik nog alsan zoender machienist en alster eentwaar eenen is die bij mijn wilt vaaren, je moet hem maar kommen opgeeven, je kant seffensten beginnen.

Stierman Lèèze

VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !

Nog het tekort aan scheepsjongens

Een lezer schrijft ons het volgende :

Mijne Heren,

Het is met veel genoegen dat ik merk, dat U mijn schrijven van 18 oktober ll. opgenomen hebt in Uw geëerd blad van 26 oktober, en ik moet U van harte erom danken. Ik heb met veel aandacht uw kommentaar gelezen en stel vast dat U het met mij eens bent.

U vraagt naar ene oplossing, dit is me zeer moeilijk te geven, maar een paar suggesties zijn toch wel te geven ; wij deden er al in ons voormeld schrijven.

O.a. de suggestie van het koordonatie komité van Brugge dat voorstelt : het invoeren van premiën in geld en natura aan de scheepsjongens. In dit geval zou men zich kunnen beroepen op het Ministerieel besluit van 15/12/1947 (staatsblad van 5/1/1948) om de tussenkomst van de Staat te bekomen om premiën toe te staan aan reders en scheepsjongens.

Verder, ware er geen middel, voetstappen aan te wenden bij de bevoegde instanties om de kindertoelagen voort uit te betalen aan de ouders van de scheepsjongens die aangemonsterd zijn ; daar nu, de kindertoeslagen niet meer uitbetaald worden zodra de jongen vaart kiest.

Voetstappen zouden ook moeten gedaan worden bij de R.M.Z. om de reders te ontlasten van de bijdrage voor de scheepsjongens, want ik heb vernomen dat vele reders geen scheepsjongens willen aanwerven om reden van de te hoge lasten van de R.M.Z.

Ziedaar een paar nuttige gedachten die veel zouden bijdragen om de aanwerving van de scheepsjongens te stimuleren.

Met te meeste hoogachting.

Nota van de redaktie :

Uw gedachten werden reeds in een verslag door het Verbond der Belg. Zeevisserij aanhangig gemaakt om besproken te worden. Het is normaal waar te lande voor de leerkontrakten de ouders hun kindergeld voort krijgen en de werkgevers ontlast worden van kindervergoeding, dit ook voor de scheepsjongens het geval weze. Wij zijn het echter niet eens, waar U zegt dat reders weigeren scheepsjongens aan te werven. Dat recht hebben ze niet en 't is in dit geval aan de waterschout op te treden en aan de belanghebbenden de waterschouten van die gevallen op de hoogte te brengen. Nu de zaak aanhangig is gemaakt, hopen we het beste.

HOOGWATER TE OOSTENDE

NOVEMBER

	9 vrij	04.50	11.35	43	8
		17.28	23.49	43	11
D	10 za	05.42	— —	41	—
		18.24	12.29	41	9
	11 zo	06.47	00.49	39	12
		19.34	13.34	40	11
	12 ma	08.02	02.00	39	13
		20.46	14.46	41	12
	13 di	09.11	03.14	40	14
		21.48	15.53	42	12
	14 wo	10.10	04.16	42	13
		22.41	16.53	44	11
	15 do	10.58	05.12	43	11
		23.25	17.40	45	9

ZEEBRUGGE

◆◆◆

PASSAGIERSSCHIP KON NIET BINNENLOPEN

Het Panamees stoomschip « Italia » van de Home-Lines die een regelmatige dienst Hamburg-Quebec verzekerd en die tevens Zeebrugge als aanleghaven heeft bij de heenvaart kon wegens de storm niet aanleggen in onze haven. Kapitein Pabst die in verbinding kwam met het bestuur der haven verklaarde niet te durven aanleggen met zulk stormweder, doch hij beloofde op 28 november aanstaande bij de terugvaart aan te leggen. De 86 passagiers die te Zeebrugge moesten aan boord stappen, werden dan per autobus overgebracht naar de haven van Le Havre alwaar het schip twee dagen nadien zou aanleggen.

YACHT GEKAPSEISD EN DRENKELINGEN OPGEPIKT

Zaterdag omstreeks 15 u. 30 bemerkte de loodswacht boven op het loodswezengebouw dat een yacht in moeilijkheden verkeerde op een tweetal mijlen West van de kop van de havendam. Toen de schipper van de reddingsboot vroeg dat beide bemanningsleden zouden aan boord komen van de reddingsboot verklaarden deze dat zij geen hulp nodig hadden. Doch wanneer bij een hevige rukwind, de mast van het motorjacht in het water terechtkwam en een bemanningslid reeds over boord hing; werd nogmaals door de schipper van de reddingsboot hetzelfde gevraagd, waarna de beide drenkelingen er in toestemden aan boord gehesen werden. Het yacht was omstreeks 11 uur vertrokken uit Oostende met bestemming Zeebrugge met volgende bemanning : Contor Louis wonende Linkebeek bij Brussel eigenaar van het yacht «Frou-Frou», en dhr Marchal H., wonende te Brussel. Het yacht werd in plan gelaten en de reddingsboot vaarde naar de aanlegplaats van het loodswezen alwaar zij ondervraagd werden door dhr Waterschout Luyens. Het yacht dreef af ten westen van de havendam en werd daarna op het strand getrokken met de latil van het loodswezen.

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag, 10 november:
V. B. Z. zitdag Nieuwpoort
Donderdag 22,

Vrijdag, 23 november
Dag van de hulpverlening op zee.

Bezoek H.K.S. «De Hoop».

Donderdag, 13 december
V. B. Z. filmvertoning



« Het leven zou veel vrolijker kunnen zijn, wanneer de mensen het ernstiger zouden willen nemen »

(Peter Sirius)

Het tekort aan bemanning in de visserij

De volgende bijeenkomst van het provinciaal komité voor het bestuderen van het vraagstuk van het tekort der bemanningen in de zeevisserij, gaat door op maandag 12 november in het provinciaal hof te Brugge.

Op de vorige zitting werden reeds enkele nuttige konklusies getroffen, we zijn er van overtuigd dat dit komité nuttig werk zal verrichten en een oplossing vinden voor dit nijpend vraagstuk.

Het Belgisch visserijwachtschip 1957

Door de bevoegde overheid werd onlangs een voorlopig werkprogramma opgesteld voor het visserijwachtschip tijdens het jaar 1957. Op voorstel van het Verbond der Belgische Zeevisserij zullen enkele wijzigingen aan dit programma gebracht worden, zodat het wachtschip steeds op die plaatsen zal ingezet worden waar de Belgische vissersvloot voor het ogenblik meest aktief is.

Het vaartuig dat toekomend jaar dienst zal doen is de «Van Haverbeke». Door het Verbond der Belgische Zeevisserij werden in de loop van dit jaar voorstellen gedaan om de staf van het wachtschip steeds te behouden, zodat én kapitein én de voornaamste officieren door hun voortdurend kontakt met de zeevisserij, beter op de hoogte zouden blijven van het bedrijf en meer daadwerkelijke hulp zouden kunnen bieden aan onze vissers. Tevens zouden kapitein en officieren beter bekend zijn bij onze zeevissers en zou aldus meer beroep gedaan worden op de tussenkomst.

Dit is zo in andere landen, dit zou met goed gevolg kunnen toegepast worden in ons land. De militaire overheid heeft zich in principe akkoord verklaard met dit voorstel, dat slechts ten goede kan komen aan onze zeevissers.

Tijdens de bespreking ter gelegenheid van het bezoek van het H.K.S. «De Hoop» aan onze stad zal deze aangelegenheid eveneens aangesneden worden.

BEZOEK VAN HET H.K.S. DE HOOP

Zoals gemeld komt het Hospitaalkerkschip «De Hoop» naar Oostende. Het is ons thans mogelijk nadere bijzonderheden te geven over dit bezoek.

Het prachtig-witte vaartuig loopt woensdag 21 november even na de middag de haven binnen. De vlaamse televisiedienst zal opnamen maken van het binnenlopen en het bezoek aan de stad. Nadat het schip zal aangelegd hebben in het oude handelsdok, tegenover de Vindictivelaan, zal de Belgische pers ontvangen en rondgeleid worden.

Donderdag 22 november is te 11 uur een ontvangst voorzien op het stadhuis te Oostende, na de middag zullen de overheidspersonen, waaronder de Minister van Landbouw, de Gouverneur der Provincie, de Nederlandse konsul, enz... een bezoek brengen aan het schip.

Te 18 u. wordt door het Verbond der Belgische Zeevisserij een kleine ontvangst aangeboden aan de overheid, waarna een bespreking gehouden wordt over de mogelijkheden ook hulp te bieden aan Belgische vissers door het Hospitaalkerkschip.

Op vrijdag 23 november zal het schip de ganse dag kunnen bezocht worden door de belangstellenden en de visserijscholen.

SCHIETOEFENINGEN EN ONZE VISSERIJ

Voor het ogenblik zijn besprekingen aan gang betreffende de schietoefeningen welke in de loop van 1957 zullen gehouden worden te Lombardsijde.

Deze schietoefeningen vormen een voortdurende hinder en gevaar voor onze kustvisserij. Daarom werd gevraagd door het Verbond der Belgische Zeevisserij dat er zo weinig mogelijk zouden plaatsgrijpen. Verder werd aangedrongen op een betere signalisatie, niet alleen te Lombardsijde, maar indien mogelijk ook te Oostende. Tevens werd gevraagd dat, waar thans toelating kan bekomen worden tot doorvaren van vissersvaartuigen in groep wanneer men de betrokken officier kan aantreffen, deze toelating automatisch en onder bepaalde vormen kan bekomen, dit om nutteloze vertraging en moeilijkheden te vermijden.

We durven hopen dat de zeevisserijdienst te Oostende, die zich met deze aangelegenheid bezig houdt, in staat zal zijn, deze verbeteringen te bekomen.

DE STORINGEN DER UITZENDINGEN VAN VISSERS-VAARTUIGEN

Als gevolg op de bijeenkomst te Bergen van de werkgroep : West-Europese visserijconferenties, waar het Verbond der Belgische Zeevisserij aangesloten is, wordt door deze groep een onderzoek ingesteld over de moeilijkheden die de visserij ondervindt tengevolge van storingen door uitzendingen van en voor vissersvaartuigen die niet op hun normale frequentie werken.

Deze moeilijkheden zullen in het begin van volgend jaar door een speciaal comité onderzocht worden en een oplossing voorgesteld aan de algemene vergadering.

Om deze redenen dringt het Verbond der Belgische Zeevisserij aan bij alle reders en vissers om zo spoedig mogelijk het sekretariaat, vismijn te Oostende, op de hoogte te brengen van de moeilijkheden en storingen die ondervonden worden. Een uitgebreide dokumentatie is noodzakelijk om hieraan verbetering te brengen, daarom rekenen wij op de medewerking van alle betrokken reders en vissers.

Veranderingen in de Visserijvloot

OOSTENDE

Verandering van eigenaar & BT.
O.200 «Jonge Jan» : Eigendom geworden van Lambrecht Omer, 151 Voorhavenlaan Oostende.
Viaene Romeo, Kairostraat, 45, Oostende.
Eigendom geworden op 1/10/1956.
BT. 88.47

Verandering adres :
O.64 «Leo Jean». Deley Frans, schipperstraat, 5, Oostende.

Verandering nummer werf :
Z.486 «Charles Elsie». Nummer der werf moet zijn 36 in plaats van 30.
O.311 «Victor Billiet». Moet zijn 13 in plaats van 3.

Verandering haven, Naam, Eigenaar & Motor :
Z.457 «Sirius» :
Wordt O.457 «Achillis» — Eigendom Gonsaeles Marcel en Gonsaeles Jeannine (echg. Hindrickx) Vaartstraat, 29, Oostende. Motor A.B.C. - 250 P. K. nr. 9130 jaar 1956.

Verandering van Naam, Eigenaar en Motor :
O.743 «Maurice-Georges» :
Wordt O.743 «Johnny». Eigendom Daems Florent, Serg. de Bruynestr. 32 Oostende. Motor Mercedes Benz 80ç120 P.K. - nr. 442137 - L/8001204 /431/49. Jaar 1956.

Verandering BT.
Z.264 «Morgenster» :
BT. 22,82 in plaats van 32,36

NIEUWPOORT

Verandering van Motor :
N.27 «De Zeven Kinderen» :
Nieuwe motor : Gleniffer - 72 P.K. nr. 12819. Jaar 1956.

ZEEBRUGGE

Nieuw vissersvaartuig in de vaart gekomen :
Z.543 «Voluntas Dei» :
Eeigenaar op 23/10/1956 : Vlietinck Eugeen, Steenstraat 46 Heist.
Bewijs van eigendom nr. 481, afgeleverd te Heist op 23/10ç1956.
Gebouwd in metaal op de werf H. Zwart te IJmuiden.
Meetbrief nr. 3730, afgeleverd te Oostende op 24/10/1956.
Bruto tons : 79.84. Netto tons : 23.78.
Motor «Bolnes» 250 P.K. nr. 1622 Jaar 1956.

Verandering van eigenaar :
Z.727 «Marie» :
Op 4/10/1956 eigendom geworden van : Blomme Désiré, Keizerstraat 8 Gent.
Bewijs van eigendom nr. 2, afgeleverd te Gent op 4/10/1956.
Bewijs van nationaliteit afgeleverd te Zeebrugge op 4/10/1956.

Verandering van tonnemaat :
Volgend verbeterde meetbrief, afgeleverd op 21/9/1956, is de tonemaat van de Z.435 «La Madelon» geworden : Bruto : 84.09 — Netto : 21.10

Voor al Uw Zeilwerk en herstellingen, wendt U tot de
Firma DECONINCK
« K U R K E N Z A K »
H. Baelskaai, 16, Oostende.
— Tel. : 73.748 —
(5522V)

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

PINCKET Fernand, matroos aan boord van de O.313 van de rederij Brunet, is uitgegleden op dek, waardoor hij zich kwetste aan de rug en een veertiental dagen werkonbekwaam is.

Terwijl DEGRAUWE André, motorist aan boord van d O.242, een kabel splitste, kwetste hij zich in de linkerhand.

CALLEBOUT Emiel, matroos, prikte zich in de rechterhand, terwijl hij werkzaam was aan boord van de O.265.

Terwijl VERMEYLEN André, matroos aan boord van de O.166, werkzaam was aan de vislier, kreeg hij onverhoeds een slag van de geleidingskabel op de linkerarm.

DELEY Philibert, stuurman van de O.313, stootte zich de rechterhand tegen de verschansing, terwijl hij hielp de korre binnenhalen.

BULTEEL Roger, schipper op de O.131 «Roger - Denise» kreeg een prik van een kabel in de rechtermiddelvinger. Naderhand verzwoor de wonde, waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

Tengevolge van het slingeren van het vaartuig is DEVRIENDT Pierre Jr., matroos aan boord van de O.260 uitgegleden en met de linkerhand op een open mes gevallen.

Ingevolge het hevig slingeren van het vaartuig en terwijl hij behulpzaam was bij het binnenhalen van de viskorre, werd BAUWEN Victor stuurman aan boord van de hoogzeetreiler O.83, de rechtervoet gekneld tussen de korre en de verschansing. Hierdoor ontwrichte hij zich de voet en is een tiental dagen werkonbekwaam.

PYLYSER Alfons, stuurman aan boord van de O.222, werd de rechtermiddelvinger geplet tussen de dichtslaande kookhuisdeur.

ABIVEN John, bootsman aan boord van de IJslander O.83 van de Pêcheries à Vapeur, prikte zich in de rechterhand terwijl hij de jaaglijn inhaalde.

MOERKERKE Roland, lichtmatroos aan boord van de O.262 «Raymond-Nora», werd door een vis gestoken terwijl hij deze gutte. Daar de wonde grotere uitbreiding dreigde te nemen, is hij een veertiental dagen werkonbekwaam.

DESCHACHT Albert, stoker aan boord van de O.296 «Van Oost», kreeg het toeslaande traanketeldeksel op de linkerhand. Daar de vingers lelijk werden toegetakeld is het slachtoffer een viertal weken onbekwaam te werken.

ZEEBRUGGE

DEMEULENAERE Léon, schipper van de Z.307 «Théo-Mathilde», stak zich in de linkerhand, terwijl hij een stalen kabel splitste.

Terwijl hij eveneens een kabel splitste is MAES Wilfried, matroos aan boord van de Z.518, gekwetst aan de linkermiddenvinger door splitshoorn.

Tengevolge van het slingeren van het vaartuig is SAVELS Jozef, motorist aan boord van de Z.274 achter overgevallen, Hierdoor is het slachtoffer met het achterhoofd terechtgekomen tegen de ijzeren trap. De wonde diende vastgehecht te worden door de bijgeroepen dokter.

DELACOURT Walter, lichtmatroos aan boord van de Z.549, prikte zich terwijl hij vis gutte, in de linkerduim. De nagel diende uitgetrokken te worden waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

BARBAIX Louis, matroos aan boord van de Z.444 «Avenir», is gevallen op dek waardoor hij zich bezeerde aan de linkerelleboog.

LONNEVILLE Marvel, matroos aan boord van de Z.542 sneed zich in de rechterhand.

DEWAELE Louis, motorist op de Z.432, liep een zware kneuzing op aan de rechterhand daar deze gekneld werd tussen de verschansing en een visplank.

BROUCKAERT Frans, reder van en motorist op de Z.529 «Willy-Rolande» werd gekwetst aan de rechterduim door een stalen kabel.

Terwijl DEGROOTE Gérard, stuurman aan boord van de Z.542 hielp de korre binnenhalen, kwetste hij zich in de rug.

ANTWERPEN

PRAET Richard, schipper op en reder van de D.2, is gekwetst aan de linkerknie daar hij is uitgegleden op het dek van zijn schip.

Vissersboot had het hard te verduren

De N.211 onder bevel van schipper Maurice Depotter had tijdens de laatste visvangst met een geweldig stormweder af te rekenen, waardoor het vaartuig veel schade opliep en lek geslagen werd. Het vaartuig kreeg twee zware zeeën die schade veroorzaakten aan dek. Twee reddingsboeien gingen verloren en de bovenkant van de brug werd ontzet. Ook de goot van de roerketen en de richtingzoekerpost leden schade. Het vaartuig kon nog op eigen krachten de thuishaven bereiken. — N.

Onbemand vliegtuig door vissersvaartuig opgepikt

Een radiographisch geleid vliegtuig stortte ter hoogte van het militair Kamp van Lombardsijde in zee in de nabijheid van de N. 716 van de gebroeders Puystiens. Het toestel kon opgepikt worden en werd naar de haven van Nieuwpoort gebracht waar de militaire overheid het kwam weghalen. — N.

Aanvaringen

De O.263 van K. Ghyselle heeft schade berokkend aan de bollaards van de O.780.

De O.175 viste in span met de O.287, toen de O.175 bij het inhalen van de korre een zware zee kreeg en tegen de bakboord zijde stootte met als gevolg dat de galg van de O.287 en de reling ingedrukt werd.

Opsleping

Wegens motordefekt (breuk moest de bevelhebber van de militaire Vedette beroep doen op de N.721 «Irma Marcel» van Jungbluth om het vaartuig naar zijn basis te Nieuwpoort te slepen.

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916 Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

Visserijnieuws uit Zeebrugge

STORMSCHADE

Toen de schipper Z.418 De Graeve Theophiel zich ter visvangst bevond brak een waar stormweder los.

Al opeens kwam een zware zee op het achterschip terecht, waarbij het vaartuig begon te trillen. Men stelde vast dat de roerschacht gebroken was. Op eigen kracht vaarde het schip dan terug naar Zeebrugge, waar het veilig in de haven aankwam.

VAARTUIG MAAKTE WATER

Toen de Z.479 van Van Dierendonck ter garnaalvangst was op enkele mijlen buiten de kust kwam een zware zee op het achterschip terecht. Niets abnormaals kon eerst vastgesteld worden, doch toen de motorist de motor ging nazien, stelde hij vast dat er water in het schip drong. Door de hevige schok was de schroefbus losgekomen in de achtersteven langswaar het water in het schip kwam. De terugreis naar Zeebrugge werd terstond aangevat en met de pompen in werking kwam de Z.479 veilig in de haven aan.

BINNENSCHIP TE WATER GELATEN TE ZEEBRUGGE

Woensdag 7 november 1956 werd het eerste binnenschip dat ooit te Zeebrugge gebouwd werd te water gelaten. Het werd gebouwd op de scheepswerf Bocher voor rekening van de rederij Neve uit Rotterdam. Het is gans uit staal vervaardigd en heeft volgende afmetingen : lengte 57 m., breedte 7 m. en een diepte van 2,60 m.. Het beschikt over drie roeren, een speciaal ingebouwde tunnel en het zal uitgerust worden met een motor van 500 P.K. De opslepingen naar de plaats van de tewaterlating nam een viertal dagen in beslag met behulp van windassen. Het werd langs de zijde in het water gelaten langs de Zeegeulstr., het werd rechtgehouden met talrijke ankers die aan de andere kant van het schip werden aangebracht. De elektrische installatie alsook de motor dienen nog geplaatst te worden. Nadat het volledig zal afgewerkt zijn zal er een proefvaart worden gemaakt in het kanaal naar Brugge. De eigenlijke plechtigheid zal plaats hebben bij de doop van het binnenschip waarop verschillende personaliteiten zullen uitgenodigd worden.

Volgende week zal reeds het vlak gelegd worden van een tweede binnenschip van 55 m. lengte dat zal gebouwd worden voor rekening van een Antwerpse rederij.

ROEIBOOTJE GEVONDEN

In de haven van Oostende werd een roeibootje gevonden geschilderd in 't rood aan de buitenkant en in 't wit aan de binnenzijde. Lengte 2,75 m., beedte 1,30 m. en voorzien van een gleuf voor center kiel. Verder twee riemen met dollen. De eigenaar kan zijn bootje terug bekomen op het waterschoutsambt.

Wat onze reders moeten lezen!

Overbevissing en bescherming der visgronden

(Vervolg van vorige week)

5. — Maken we dezelfde berekening met maaswijdte B, zal de vis gedurende 5 jaar, vooraleer gevangen te worden ,alleen door natuurtijke oorzaken sterven (10 % per jaar) en zullen er op vijfjarige leeftijd nog 656 stuks overblijven. Daarna zal het sterftecijfer toenemen tot 63 %, waarvan 9/10 door visserij en 1/10 door natuurli/ke oorzaken.

6. — Met maaswijdte C wordt de vangst uitgesteld tot de vis 8 jaar oud is en zal intussen door natuurlijke sterfteoorzaken alleen het aantal vissen gedaald zijn tot 478, daarna wordt er jaarlijks 63 % vernietigd : 9/10 door visserij en 1/10 door natuurlijke oorzaken.

De berekeningen voor ieder jaar zijn weergegeven op tabel 4.

7. — Wanneer we het aantal vissen van elke ouderdom beschouwen dat gevangen wordt door elk van de drie netmazen, stellen we vast dat het grootste aantal vissen gevangen wordt door de kleinste netmaas en het minste door de grootste netmaas. Oorzaak hiervan is het feit dat de kleinste netmaas vis begint te vangen wanneer deze nog jong en zeer talrijk is. Het totaal aantal vissen gevangen door elk van de drie netmazen (opgegeven in de tabel 4) verschilt merkelijk.

8. — We berekenen vervolgens het totaal gewicht vis door elke netmaas gevangen. Dit gebeurt wanneer we het aantal vissen welke ieder jaar gevangen worden vermenigvuldigen met het gemiddelde gewicht per stuk op deze leeftijd. De totalen zijn eveneens aangegeven op aantal vissen x gemiddeld gewicht.

9. — Uit deze tabel blijkt overduidelijk dat, hoewel het aantal gevangen vissen afneemt naargelang men een grotere netmaas gebruikt, het totaal gewicht gevangen vis het grootste is met de middenslag netmaas (B), en zelfs het totaal gewicht van de vangst met netmaas C (de grootste) belangrijk meer is dan het gewicht gevangen met de kleinste netmaas : A.

Bijgevolg, onder de ideale voorwaarden welke verondersteld werden in dit voorbeeld : dezelfde aanwerving ieder jaar, is de gemiddelde netmaas die welke het grootste gewicht aan vis uit elke jaarklasse haalt.

10. — In het aangehaalde voorbeeld werd verondersteld dat 1.000 vissen aan de ouderdom van 2 jaar op de visgrond kwamen. Had men een ander aantal genomen : 100, of 10.000 of 1 miljoen, zou de totale vangst enkel veranderd zijn in verhouding tot het aantal dat men aanvankelijk genomen had.

De juiste betrekkelijke verandering in opbrengst bij iedere maaswijdte kan aldus bepaald worden zonder voorafgaandelijk het aantal jonge vissen te kennen, men drukt de uitslag uit als «vangst per vis». In het voorbeeld van tabel 4 wordt de totale vangst in gewicht per vis bekomen door de einduitslag te delen door 1.000, dus met maaswijdte A bekomt men 104,2 gr. met maaswijdte B : 204,2 gram en met maaswijdte C : 190,3 gram. Vergelijkt men de vangsten per maaswijdte onderling, dan stelt men vast dat die van maas B 96 % en die van maas C : 83 % groter is dan A.

Het belang van dergelijke berekening is dat de schatting in praktijk van het aantal vissen dat ieder jaar bijkomt zeer moeilijk is en dat de voorspellingen enkel kunnen gedaan worden zo de omstandigheden gunstig blijven. Zo door deze methode kan aangetoond worden dat een groter netmaas de vangst per eenheid kan doen verhogen, volgt hieruit dat de huidige vangsten, bekomen door het gebruik van de groter maaswijdte, in de visserij evenredig zal toenemen dan ze zouden geweest zijn zo geen verandering in de maaswijdte had gebeurd; in andere woorden: de grotere maaswijdte zal toelaten de natuurlijke aangroei van de visstapel meer doelmatig te gebruiken.

De enig mogelijke omstandigheid dat deze samenstelling kan onwaar zijn is, zo de toegenomen overvloed van de visstapel, vloeiende uit het gebruik van een groter netmaas, een rechtstreekse oorzaak zou kunnen zijn van een vermindering van de aangroei van jonge vissen. Dit wordt zeer onwaarschijnlijk geacht, integendeel, mocht er enige invloed zijn van de overvloedige visstapel op de aanwerving, zal dit eerder zijn in tegengestelde richting, zo dat een groter netmaas niet alleen een verhoging van de vangst per eenheid, maar ook in de aanwerving zal veroorzaken.

11. — De voorgaande nummers beschrijven de noodzakelijke feiten van de methode die gebruikt wordt om de uitslag op lange termijn te bepalen van een verandering in de kuilmaaswijdte. Uit het voorbeeld is duidelijk gebleken dat, wanneer men dergelijke schattingen maakt, volgende gegevens over de visbevolking noodzakelijk zijn :

(a) de gemiddelde groeisnelheid per vis.

(b) het natuurlijke sterftecijfer van de visstapel.

(c) het sterftecijfer door bevissing.

(d) de ouderdom bij dewelke de vis op de visgrond aanwezig is.

(e) de ouderdom bij dewelke de vis gevangen wordt naargelang de maaswijdte.

xxx

TOEPASSING VAN DEZE METHODE

1. — De zone waar de visserij met netten van 80 m/m voorzien is (voorlopig nog 75 m/m N.v.d.R.) vertoont evenwel een zeer ingewikkeld stelsel: er zijn verschillende vissoorten waarop gevist wordt door vaartuigen van verschillende landen die bovendien nog verschillende netten gebruiken. Elke poging om een gedetailleerd overzicht te geven van al deze ingewikkelde faktoren moet voor het ogenblik schipbreuk lijden. Het is derhalve de taak van het Komite om, indien noodzakelijk, bepaalde eenvoudige onderstellingen te maken wanneer de hierboven uiteengezette schattingswijze toegepast wordt. De uitslagen tonen evenwel de algemene invloed voor elke soort afzonderlijk tengevolge van de vergroting van de netmazen.

Vooraleer de uitslagen worden uiteengezet is het noodzakelijk de voornaamste onderstellingen welke gemaakt werden te vermelden en de praktische beschouwingen welke tot deze uitslagen hebben geleid.

2. — Er wordt volgende verondersteld :

a) dat de gevangen vis alle grootten vis betreft die in de visstapel aanwezig zijn, boven de toegelaten maat. Dit is ongeveer waar in de meeste visserijen, enkele voorbeelden betreffende de gemiddelde maat-samenstellingen worden in een volgend deel vermeld. Voor de visserijen waar de vangst vooral gericht is op grote vis, zal het gevolg van een vergroting van de maaswijdte groter zijn dan hierna vermeld, het tegenovergestelde is waar voor de visserijen waar men hoofdzakelijk kleiner vis vangt.

('t Vervolgt)

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.
BELIARD-CRIGHTON & C°
(11)

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 : zich wenden bureel blad.

TE KOOP. Uitstekend gelegen bouwgrond, ZEEBRUGGE, Zeedijk. Zeer interessant, 500 m2. Bevragen bureau weekblad. (5519)

OVER TE NEMEN wegens ziekte : prachtige en enige VISWINKEL. Ligging : belangrijke gemeente in de omgeving van La Louvière. Speciale koelkast voor fabriekijs, bokalen en gerookte vis met tentoonstellingsraam ; grote kuismachine (merk «Rapid») voor mosselen ; mayonnaisemachine.
Onberispelijk magazijn met woonst. 2 uitstalramen. Ultra-modern materiaal. Prijs : 150.000 F. Huurgeld : 2.500 F.
Voor alle inlichtingen zich wenden bureel blad.
5528N

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

Oostende

Marktoverzicht

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

Weerom belangrijk grotere aanvoer dan de vorige week, zowel wat betreft vis, haring, makreel en in mindere mate tong. Vooral de haringaanvoer is gevoelig gestegen, dit door het regelmatig binnenlopen van de Sandettievangsten die verleden week wegens het slechte weer achterwege bleven ook waren deze week de prijzen hoger dan verleden week zodat voor praktisch alle schepen lovende opbrengsten genoteerd werden. Verschillende korte reizen gaven goed verzorgde vis.

Het waren vooral de aanvoeren van de Noordzee die omvangrijker waren. De kabeljauwaanvoer bleef echter gering zodat deze duur bleef. Ook IJslandse kabeljauw was zeer duur. Schelvis was eerder goedkoop.

Kanaalvis werd iets meer binnengebracht en boekte eveneens goede prijzen. Tongen waren de ganse week peperduur. In totaal verkochten 122 vaartuigen hun vangst die 14.136 bennen vis, 18.451 kg. tong, 50.000 kg. makreel en 463.300 kg. haring opleverden. De verdeling was als volgt: 7 IJslanders met 9.090 bennen vis waarvan 't grootste deel op de maandagmarkt. Prijsstijging op de dinsdagmarkt.

10 Noordzeeschepen voeren 2875 bennen vis, 100.000 kg. haring en 50.000 kg. makreel aan. Tamelijk omvangrijke schelvisvangsten.

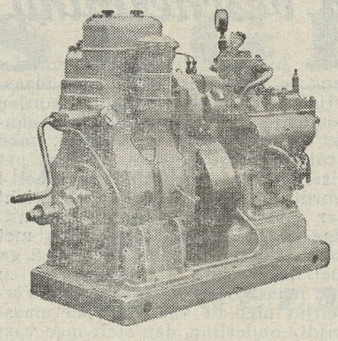
Van het kanaal verkochten 7 vaartuigen 1.065 bennen vis en 5.700 kg. tong. De rare soorten waren zeer duur vooral rode knorhaan, keilrog en staartvis. Stijging van maandag- naar woensdagmarkt.

Acht Witte Bankers voorzien de markt van 575 bennen vis en 10.700 kg. tong. Een paar vaartuigen met omvangrijke tongenvangst.

Van de Oost 2 schepen met 70 bennen vis en 1600 kg. tong. De West voert 390 bennen vis en 500 kg. tong aan uit 7 vangsten.

Nog slechts 1 haringvanger van de Smalls met 71 bennen vis en 19.050 kg. haring. Tenslotte 80 schepen van de Sandettie met 12 bennen vis en 363.300 kg. haring. De haringprijs blijft goed en is hoger dan verleden jaar. De vangsten zijn evenwel kleiner.

Kromhout-Samofa



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

N.V. MARINE MOTORS

1.000 omwentelingen.
Verbindingsdok (Londenstraat)

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

ANTWERPEN

Vrijdag 2 november

WITTE BANK

			Tongen	
O.171	17	95	7551	732.580

Een Witte Banker met minder goed verzorgde vis uit een te lange reis. Lage prijzen en ontoerekenbare opbrengst.

Zaterdag 3 november

SMALLS

			Haring	
O.305	12	71	19.050	127.888

SANDETTIE

O.326	1	12	——	6.780

Praktisch alleen haring op de markt. Van de sandettie kleine vangst. Redelijke haringprijs.

Maandag 5 november

IJSLAND

O.316	18	1400	——	468.305
O.217	19	840	——	318.174
O.296	18	2100	——	537.732
O.324	17	900	——	364.778

NOORDZEE

			Makreel	
Z.405	13	350	——	135.890
O.295	16	425	1200	143.620
0.124	8	250	10.000	132.753

KANAAL

O.102	13	150	700	108.185
O.165	16	120	1000	95.645
O.292	16	120	300	59.500
Z.581	16	300	300	165.590

WITTE BANK

Z.537	16	70	2000	177.042
O.173	12	40	1400	118.440

NOORDZEE

			Haring	
O.293	10	600	70000	533.094

SANDETTIE

O.127 — O.153				
	2	——	9.700	48.860
O.66 — Z.421				
	2	——	8.100	34.014
O.223 — O.244				
	2	——	9.500	42.930
O.204 — O.247				
	2	——	12.950	53.800
O.154 — O.220				
	2	——	10.000	55.190
O.112 — O.218				
	2	——	12.050	47.934
Z.425 — Z.547				
	2	——	10.300	45.090
O.289 — O.345				
	2	——	6.450	28.180
O.122 — O.346				
	2	——	9.050	37.041
O.175 — O.287				
	2	——	8.050	33.717
O.278 — O.457				
	2	——	21.350	93.590
O.243 — O.282				
	2	——	7.600	33.040
O.105 — O.131				
	2	——	8.350	33.040
O.279 — O.256				
	2	——	8.300	37.770
O.170 — Z.446				
	2	——	8.150	38.920
Z.226				
	2	30	1.200	23.220

Vandaag kleinere aanvoer dan gisteren van alle visgronden. Ook haring is minder op de markt. Stijgende prijzen voor alle soorten Mooie kanaalvangsten. Ook van de Noordzee mooie verzorgde vis. Lonende opbrengsten. 15 koppels haringvangers met 149.900 kgr. voor 663.216 fr. Gem. prijs 4,42 fr.

Dinsdag 6 november

IJSLAND

O.88	18	1000	——	377.008

	2-11-1956	3-11-1956	5-11-1956	6-11-1956	7-11-1956	
Tongen, grote — Sole, grosse	48,80	.....	46,—53,—	47,40-54,—	51,50-61,20	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	41,40	.....	51,—59,—	57,—65,80	65,60-71,80	.....
Bloktongen — Sole moyenne	38,—	.....	52,—60,—	63,—70,—	65,60-71,—	.....
Voor-kleine — Petite	32,60	.....	46,—55,40	55,60-63,—	53,80-59,80	.....
Kleine tongen — Toute petite	24,80	.....	40,—47,20	45,40-53,40	46,80-52,—	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	.....	56,20	31,50-42,50	34,40-47,50	34,—49,70	.....
Middel — Moyenne	9,50-19,50	.....	25,—30,—	27,—37,40	30,—38,20	.....
Kleine — Petite	5,50- 8,50	.....	13,—17,—	15,40-26,—	16,90-25,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	7,20	.....	16,—18,—	.....	.....	.....
Grote iek — Groses	7,20	.....	16,—	.....	21,50	.....
Kleine iek — Petite	6,—	.....	15,—16,—	20,50-21,—	21,50	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	3,—	.....	13,80-16,—	18,60-21,—	20,—21,40	.....
Platjes — Toute petite	1,50	.....	7,— 9,40	8,20-11,40	6,80-10,80	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	8,—	11,40	10,80-12,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	4,80- 5,—	4,80- 6,40	6,40-11,60	.....
Kleine — Petit	1,60	.....	3,40- 6,—	3,60- 6,80	3,80- 7,60	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	21,40-25,—	.....	20,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	11,—15,—	12,—18,—	.....	.....
Kleine Petit	.....	.....	4,60	.....	6,20	
Rog — Raie	.....	.....	6,—12,—	8,—15,50	10,—19,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	14,—	8,—	20,—	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	4,70- 5,50	6,50- 6,70	6,60- 9,50	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	17,70	13,80-21,80	17,—22,80	13,80-24,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	5,—14,—	2,60-15,20	2,60-16,80	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	20,—25,—	24,—27,50	27,—	.....
Wijting — Merlan	1,60	4,— 5,40	1,70- 6,20	4,70- 8,20	3,60-10,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	22,40	22,—25,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	6,—	5,10- 7,—	9,70-11,80	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	6,—	7,30- 7,50	10,—10,60	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	7,20- 8,—	4,40- 8,80	6,60- 7,80	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	6,—20,—	12,70-13,20	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	13,40-13,80	21,—27,—	15,40-24,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	9,—14,—	12,—14,50	18,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	3,60- 6,20	5,50	4,80- 7,—	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	7,40- 8,40	10,—	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	6,— 8,80	7,— 9,40	8,40	.....
Volle haring — Hareng	4,40- 6,80	.....	3,40- 3,60	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	2,80	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	5,20- 7,80	5,40- 7,50	5,20- 7,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	12,50	12,50	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	12,40	7,—10,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

O.298	18	2000	——	563.420
O.263	17	850	——	339.408
NOORDZEE				
		Makreel		
O.329	17	300	——	118.590
O.231	16	500	——	205.220
O.94	9	200	50000	105.200
KANAAL				
		Tongen		
O.120	16	160	1700	200.490
O.155	16	180	700	144.070
WITTE BANK				
O.119	14	30	1900	137.840
OOST				
Z.539	10	25	1000	100.580
WEST				
N.819	5	70	——	100.690
O.77	3	50	——	31.390
SANDETTIE				
O.109 - O.140				
2	——		23.750	95.156
O.283 - O.284				
2	——		42.200	187.312
Z.443 - Z.444				
2	——		7.800	38.460
O.191 - O.312				
2	——		15.550	71.720
O.82 - O.198				
2	——		6.800	34.474
O.256 - O.279				
2	——		7.500	36.860
O.266 - O.300				
2	——		9.700	45.648
O.183 - Z.745				
2	——		10.350	46.300
O.281 - O. 25				
2	——		10.050	38.376
O.128 - O.132				
2	——		3.600	17.208
O.337				
2	——		1.000	4.900

Tamelijk omvangrijke aanvoer vooral van IJsland. Ook mooie vangsten van de Noordzee, waaronder een paar met grote makreelvangsten. Niet overveel tong die aan hoge prijzen wordt afgezet. Veel haring op de markt. Een paar omvangrijke haringvangsten van de Sandettie. IJslandse kabeljauw is tamelijk duur, schelvis is aan de goedkope kant. Lonende opbrengsten.

Woensdag 7 november

NOORDZEE			Haring	
O.83	9	500	30000	332.500
O.237	13	350	—	166.430
O.342	14	250	—	130.990
KANAAL			Tongen	
Z.516	11	35	1000	112.480
WITTE BANK			Tongen	
Z.419	10	50	1200	120.060
O.174	10	70	1500	117.790
O.187	11	70	1300	113.450
O.228	14	150	800	114.970
OOST			Tongen	
O.70	2	25	—	16.080
N.806	4	50	—	57.020
O.196	3	25	—	26.590
O.277	10	120	500	101.470
O.276	4	50	—	43.270

Aanvoer ongeveer zoals verwacht. Iets meer tong dan de voorgaande dagen, die evenwel zeer duur blijft. Ook kabeljauw stijgt verder in prijs. Voor de andere vissoorten worden prijzen betaald die ongeveer even hoog zijn als gisteren. Lonende opbrengsten.

SANDETTIE			Haring	
O.283-O.284	2	—	9000	40.860
O.127-O.153	2	—	3450	17.804
O.266-O.300	2	—	6000	26.940
O.191-O.312	2	—	8750	43.120
O.25 -O.281	2	—	3850	17.864
O.82 -O.198	2	—	9000	41.729
O.109-O.140	2	—	13350	52.961
O.128-O.132	2	—	4100	20.204
Z.474-Z.751	1	—	450	1.895
Z.443-Z.444	2	—	6050	28.925
O.135-Z.547	2	—	6550	33.149
O.183-Z.745	2	—	4550	21.652

Vandaag 14 koppels met 75.100 kg voor 347.103 fr. Gem. prijs 4,62 fr.

Donderdag 8 november

SANDETTIE				
O.326	2	11	1.200	8.140
O.175-O.287				
2	——		8.450	34.620
O.112-O.218				
2	——		8.200	37.654
O.105-O.131				
2	——		6.200	24.190
O.170-Z.446				
2	——		7.850	31.495
O.223-244				
2	——		8.650	31.490
O.154-O.220				
2	——		7.300	36.330
O.66-Z.421				
2	——		5.550	21.739
O.204-O.247				
2	——		10.350	41.652

Het lossen gaat verder.

Ymuiden

Marktoverzicht

Woensdag, 31 oktober, waren te IJmuiden binnen vier trawlers, twee grote trawlloggers en enige kotters met 8.800 kisten vis, aarvan 5.400 haring, 100 makreel, 1325 schelvis, 400 wijting, 150 kabeljauw en gul, 450 koolvis. De prijzen waren vandaag uitstekend. Haring ging van de hand voor f 21 tot f 16 en makreel maakte f 26 tot f 22. De schelvis was bij exportvraag duur, evenals kabeljauw. Tong en schol waren duur, er was vrijwel geen aanvoer. Besommingen : «Abraham» f 30.600, Claesje f 21.800, «Van Hattem» f 31.800, «Curaccao» f 31.600, SCH.153, «Onderneming 4» f 29.100, KW.101 «Nestor» f 20.200.

De aanhoudend ruime aanvoer van verse haring om de noord vandaan en de eveneens aanhoudend goede prijs voor deze haring, mede door de grote exportvraag, heeft het beeld in de markt beheerst. Ook makreel kwam aan de markt en ging grif weg. Veertien trawlers en grote trawlloggers verschenen aan de markt, terwijl ook de logger- en kottervloot present was. De aanvoer was van donderdag tot en met dinsdag in totaal 31.300 kisten groot, waarbij 17.500 kisten verse haring, 5.900 makreel, 2.700 schelvis, 2.000 schol, 750 wijting, 450 tong en tarbot en 125 kabeljauw en gul en 225 koolvis.

DONDERDAG waren een trawler, twee grote trawlloggers en een aantal loggers en kotters binnen met 6.300 kisten vis, aarbij 4.000 kisten haring en 650 kisten makreel. De prijzen lagen vandaag hoog. Haring haalde f 23 tot f 16, terwijl makreel f 27 tot f 18 maakte. Ook schelvis, kabeljauw, schol, en tong waren zeer prijzig. Schol 2 maakte zelfs f 67 tot f 38. Besommingen : «Vikingbank» f 27.000, SCH.117 f 28.170 «Ada» VI.7 f 35.200.

VRIJDAG was de trawler «Amsterdam» binnen en voorts met de loggers SCH.196 en KW.122 de logger- en kottervloot. Gelost werden 6.500 kisten, waarvan 4.400 kisten haring en 1.150 makreel. Verder was er weinig variatie in de aanvoer. Haring en makreel bleven duur betaalde vissoorten, terwijl de verse vis eveneens in prijs steeg door schaarse aanvoer. Zo haalde de schelvis f 57 tot f 24. Besommingen : «Amsterdam» f 44.800, SCH.196 f 29.600, KW.122 «Arie Ouwehand» f 30.400.

ZATERDAG was de aanvoer even groot als gisteren : 6.600 kisten, waarbij 3.900 kisten haring, 1.450 makreel, 350 schelvis en 400 schol. Schelvis, haring en makreel behielden hun hoge koers, terwijl ook de tong vrijwel onbetaalbaar werd : f 6.20 tot f 3 per kg. Besommingen : »Vios» IJM.24 f 37.000, KW.87 f 43.200.

MAANDAG waren binnen twee trawlers, twee grote trawlloggers en de ruim vijftig schepen tellende kotter- en loggervloot. Er waren ruim 9.000 kisten vis, waarvan 4.000 kisten haring, 2.150 makreel, 900 schelvis, 1200, schol, 250 tong en tarbot. Vrijwel alle vissoorten lagen vandaag nog hoger in prijs dan in het einde van vorige week. Makreel deed nu f 23 tot f 18 en haring f 22 tot f 16. De schelvis ging van f 50 tot f 32 van de hand. Be- «Deining» f 31.600, VL.27 «Burgemeester Heusdens» f 33.400, KW.81 f 31.500.

DINSDAG werden 2.850 kisten vis gelost door een kleine trawler, een grote trawlloger en enige loggers en kotters van de kust. Er waren 1300 kisten haring, 500 kisten makreel en 425 kisten schelvis. De haring bracht vandaag f 23 tot f 16 op en de makreel f 24 tot f 20. Schelvis noteerde bij schaarse aanvoer f 52 tot f 34. Besommingen : IJM.211 «Wiron 2» f 20.100, KW.99 f 20.600.

Tongen, grote — Sole, grosse	1-11-1956	2-11-196	3-11-1956	5-11-1956	6-11-1956
3/4 tongen — Sole 3/4	6,10- 5,50	6,40- 5,60	6,20- 5,40	6,70- 5,70	6,50
Bloktongen — Sole moyenne	6,10- 4,80	5,70- 4,70	5,60- 4,80	5,80- 4,70	6,—
Voor-kleine — Petite	5,80- 3,90	4,40- 4,—	4,40- 4,10	4,80- 4,20	4,50
Kleine tongen — Toute petite	3,70- 3,25	3,50- 3,25	3,80- 3,50	3,90- 3,50	3,50
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,90- 2,50	3,— 2,50	3,40- 2,60	3,40- 3,—	3,—
Middel — Moyenne	3,60- 3,—	3,40- 3,20	4,10- 3,60	3,70- 3,20	3,60
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	.....	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	.....	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	69,—66,—	.....	67,—65,—	73,—62,—	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	67,—38,—	68,—35,—	61,—27,—	62,—28,—	56,—30,—
Middel — Moyen	51,—46,—	57,—	50,—	50,—37,—	52,—50,—
Kleine — Petit	50,—34,—	57,—52,—	56,—37,—	50,—41,—	50,—36,—
Heek, grote — Merlu, gros	37,—18,—	54,—24,—	38,—26,—	42,—32,—	40,—34,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	24,—	.....	.....	25,—	27,—
Gullen — Petit cabillaud	100,—86,—	74,—66,—	86,—53,—	80,—37,—	60,—48,—
Hozemondhamme — Baudroie	33,—15,—	21,—	22,—17,—	45,—17,—	46,—31,—
Wijting — Merlan	98,—	98,—	98,—	88,—	.....
Schar — Limande	30,—12,—	28,—18,—	27,—20,—	42,—24,—	40,—36,—
Steenschol — Sole limande	43,—22,—	30,—14,—	36,—18,—	41,—28,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	31,—27,—	27,—22,—	27,—	35,—31,—	36,—
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	27,—18,—	23,3—18,—	24,—19,—	23,—18,—	24,—20,—
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	23,—16,—	22,—16,—	25,—18,—	22,—16,—	23,—16,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	4,10- 3,60	.....	3,— 2,90	3,50- 2,90	.....
Koolvis — Colin	29,—22,—	27,—24,—	27,—23,—	40,—26,—	34,—23,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	35,— 32,—	28,—20,—	34,—28,—	42,—33,—	33,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

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

NIEUWPOORT

	2-11	3-11	7-11
Grote tong — Grosse sole	66	...-...	54
Bloktong — Sole moyenne	69	...-...	68
Fruittong — Sole 3/4	66	...-...	66
Schone kleine tong — Petite sole	69	...-...	65-70
Kleine tong — Toute petite sole	55	...-...	50-55
Grote tarbot — Turbot moyen	44	...-...	42
Middelm. tarbot — Turbot moyen	46	...-...	33
Varia — Divers	30	...-...	25
Griet — Barbue	35	...-...	28
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	32
Grote pladijs — Grosse plie	...-...	...-...	18
Middelm. pladijs — Plie moyenne	...-...	...-...	20
Kleine pladijs — Petite plie	...-...	...-...	12-13
Deelvis — Portion	...-...	...-...	...-...
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	...-...	27
Gul — Petit cabillaud	24	...-...	24
Keilrog — Raie radiée	17	...-...	24
Rog — Raie	15	13	18
Tilten	8	...-...	14
Scherpstaarten	7	7	7-11
Halve man	...-...	...-...	...-...
Grote wijting — Gros merlan	8	...-...	7
Kleine wijting — Petit merlan	6	...-...	5
Bot — Flet	...-...	...-...	...-...
Schar — Limande	...-...	...-...	9-13
Zeehaai — Aiguillat	4	...-...	...-...
Zeehond — Chien de mer	4	6	8
Robaard — Grondin rouge	8	...-...	7
Knorhaan — Grondin	...-...	...-...	14

ZEEBRUGGE

5-11	6-11	7-11	8-11
51-52	51-52	52-54	51-52
59-60	61-62	54-56	52-54
61-63	68-69	64-71	57-60
63-65	69-70	66-69	56-52
63-64	61-62	56-57	51-52
40-42	40-41	40-42	42-44
30-32	30-31	31-32	32-33
17-20	20-21	20-21	21-22
21-22	24-25	24-25	24-25
...-...	...-...	...-...	...-...
16-17	16-17	15-16	18-19
18-20	20-21	17-18	19-20
19-20	21-23	18-20	20-21
14-15	15-16	14-15	16-17
90	19-20	22	...-...
14	15-16	17	...-...
24	...-...	...-...	...-...
15-16	...-...	15-16	...-...
11-12	...-...	12-13	...-...
12-13	...-...	14-15	...-...
8- 9	...-...	7- 8	...-...
7- 6	...-...	8- 9	7- 8
...-...	...-...	...-...	...-...
...-...	...-...	...-...	...-...
10	...-...	12	11
6- 7	...-...	9-10	...-...
5- 6	...-...	8- 9	...-...
20-21	...-...	16-18	...-...
6- 7	...-...	7- 8	...-...

IJSLANDSE VISSOORTEN

	5-11-1956	6-11-1956	
Schelvis, groot	6,—14,80	10,80-16,80	.....
Middelmaat	3,60- 7,20	5,— 9,40	.....
Klein	3,20- 5,40	3,40- 5,60	.....
Kabeljauw	13,40-17,60	15,40-20,80	.....
Gullen	2,40-14,—	2,40-15,40	.....
Wijting	2,10- 5,80	2,75- 6,40	.....
Schaat	6,60-14,40	1,50-14,—	.....
Zeebaars	3,— 6,80	4,40- 6,60	.....
Leng	19,—41,—	21,—40,—	.....
Schartong	5,60- 6,20	5,70- 6,40	.....
Heilbot	4,60-12,60	4,40-11,40	.....
Koolvis	.....	.....	.....
Hondstong	16,—18,—	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....
Platen	.....	.....	.....

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
2-11	1	5.301	32.580			
3-11	2	23.200	144.660			
5-11	35	603.950	3.087.122			
6-11	42	428.450	1.877.343			
7-11	42	214.000	9.126.867			
Tot.	122	1.274.901				

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

3-11	2	119	5.907	48,—	52,—	49,63
5-11	2	105	3.930	35,—	40,—	37,42
6-11	7	405	14.495	31,—	40,—	35,79
7-11	5	350	11.271	22,—	39,—	32,20

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

3-11	11	916	11.928	12,—	13,76	13,02
5-11	22	2.388	36.044	12,19	16,15	15,09
6-11	32	5.220	78.616	13,20	16,83	15,06

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-11	1	1.320	13.564			
3-11	1	430	3.854			
7-11	3	5.133	73.625			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

2-11	1	51	2.830	55,—	56,—	55,48
3-11	7	246	10.813	24,—	53,—	43,95
5-11	3	159	3.892	22,—	28,—	24,48
6-11	2	54	1.611	29,—	32,—	29,83

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

2-11	4	81	993			
3-11	4	193	2.217			
6-11	2	88	1.465			
7-11	4	655	11.157			

VOLLE HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

6-11	2	4.400	22.350			
7-11	2	1.100	6.600			

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

2-11	10	1.733	86.487	42,—	51,—	49,90
3-11	16	2.551	103.682	36,—	47,—	40,64
5-11	44	5.324	181.746	30,—	40,—	34,16
6-11	47	4.021	114.489	21,—	35,—	28,47
7-11	20	5.196	61.689	27,—	37,—	32,53

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

MAANDAG 5 NOVEMBER

Z.491	5	45	31.740
Z.463	9	55	44.510
Z.420	8	55	42.950
Z.495	6	45	37.060
Z.545	7	30	41.030
Z.149	6	65	44.620

DINSDAG 6 NOVEMBER

Z.435	10	70	112.970

WOENSDAG 7 NOVEMBER

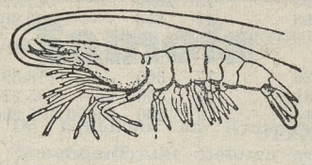
Z.471	10	95	77.510
Z.523	10	65	53.750
Z.408	3	30	28.150
Z.357	7	100	97.430
Z.526	10	70	58.050
Z.374	6	45	63.750
Z.437	9	80	90.160
Z.528	10	55	52.790
Z.473	10	85	77.650
Z.511	10	35	90.290

DONDERDAG 8 NOVEMBER

Z.409	4	30	26.880
Z.415	2	35	20.710
Z.233	1	30	24.470
Z.605	2	25	20.780
Z.270	2	30	25.910

Oude gazetten te koop. Z. w. bureel blad. 2 F per kgr.

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



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE
Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42
Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse gepelde garnalen
Thuisbestelling in de grote centra
Verzending in gans 't land

GENT

Tongen, 3/4 in kg. 65-70 fr. ; Tongen v/kleine 50-55 fr.; Tarbot grote 90 fr.; Tarbot midd. 55-56 fr.; Tarbot kleine 28 fr.; Griet 50 fr.; Grote Iek 26-30 fr.; Iek 3e slag 18-22 fr.; Schelvis grote 45 fr.; Schelvis midd. 28 fr.; Rog 19-23 fr., gekuist 48 fr.; Kabeljauw 24-32-50 fr.; Gullen 18-22 fr.; Wijting 15-18 fr.; Hondshaai, gepeld 44 fr.; Makreel 18-20 fr.; Rode knorhaan 22 fr.; Zeebaars, repen 42 fr.; IJle haring 14-17 fr.; Koolvis 22-25 fr.; Verse garnalen 70-80 fr.

BRUSSEL

Tongen, grote 3/4 80-90 rf.; Tongen v/kleine 75-85 fr.; Tarbot grote 70-90 fr.; Tarbot kleine 38-50 fr.; Griet, kleine 38-45 fr.; Kleine iek 28-35 fr.; Schelvis grote 36-48-60 fr.; Schelvis kleine 20-26 fr.; Rog vlerken 60 fr.; Kabeljauw 44-60-25 fr.; Gulen, repen 44-55 fr.; Wijting 16-22 fr.; Steenschol 40-50 fr.; Makreel 24-28 fr.; Zeebaars, repen 50-55 fr.; Leng, repen 44-50 fr.; IJle haring 18-22 fr.; Verse garnalen 80-90 fr.

Verwachtingen

MAANDAG 12 NOVEMBER :
Geen verkoop.

DINSDAG 13 NOVEMBER :
IJsland : O.81 ; O.395.
Noordzee : O.108, Z.459.
Kanaal : O.232, Z.542, Z.546.
Witte Bank : O.327.

WOENSDAG 14 NOVEMBER :
IJsland : O.89, O.331.
Noordzee : O.118, O.215.
Kanaal : O.87, O.166, O.254, O.313
Witte Bank : O.246, O.265, O.268.
Oost : Z.510.
West : O.33, O.152,, Z.186.

VERMOEDELIJK :

Van 120 tot 239 pk :
8-11 : O.15 (W), O.147 (W).
8-11 : O.196 (W), O.276 (W), O.277 (W).
Van 240 pk en meer :
31-10 : O.92 (haring).

Noordzeekustvisserij

door A. S. de Bats

Onze kustvisserij moet een harde strijd voeren om de konkurrentie met de «grote» visserij te kunnen volhouden. De visgronden zijn niet zo uitgebreid en, doordat ook de grotere schepen er kunnen vissen, minder winstgevend. Voorts kunnen de schepen het moeilijker tegen de grote broers opnemen als gevolg van de moderne verbeteringen en hulpmiddelen, waarmee de laatste gewoonlijk zijn uitgerust. Voor de kustvisserij is het daarom dringend gewenst om steeds na te gaan welke moderne middelen binnen het raam der financiële mogelijkheden liggen.

Wat zijn de zwaarst wegende eisen voor een goed en modern bedrijf ?

a — grote sleepkracht aan de trawl,

b — goede vrijvaart om zo snel mogelijk de gronden te bereiken en weer thuis te varen, vooral bij slecht weer,

c — betrouwbaarheid van de motor,

d — geringe onderhoudskosten van de motor,

e — gering brandstofverbruik.

Om een groot laadvermogen te krijgen zal men liefst kleine snel-draaiende motoren die weinig plaats innemen gebruiken; deze zijn bovendien lager in prijs dan de grotere langzaam draaiende motoren. Om de hoge kosten van een reduktie te sparen moet men dan direkt op de schroefas gekoppelde motoren bezigen, die evenwel weer het nadeel hebben dat de schroef betrekkelijk klein moet zijn ,zodat het vermogen niet ten volle kan worden benut.

Een verder nadeel is, dat het aantal toeren tot circa 70 % zakt, zodra men na het trawlen op vrijvaart komt ; er kan dus maar 70 o/o van het vermogen worden benut. Dit geldt voor kalme zee; bij slecht weer is het verlies nog groter.

Een schroef heeft voorts zijn grootste nuttig effekt wanneer het water er in lang-scheepse richting naar toe stroomt. Zodra het schip stampt, stroomt het water niet meer rechtlijnig toe, doch schuin van onaer als het achterschip in zee duikt en schuin van boven als het weer opkomt. Het nuttig effekt daalt dan zeer sterk.

Bij een lengte van de golven van circa 2/3 van de scheepslengte is bij modelproeven in de golftank gemeten dat de vaart van het schip dan met circa de helft afneemt. Dit betekent dat men onder die omstandigheden te weinig vermogen overhoudt om nog met sukses te kunnen trawlen.

Met tijdelijke overbelasting van de motor kan men nog wel voldoende trawlvaart maken, doch hiermede is men gewoonlijk achterop daar de motor dan snel vervuilt.

Een remedie is natuurlijk een sterkere motor, doch die kost weer zoveel meer.

De hierboven beschreven nadelen kunnen, althans voor een groot deel, worden opgevangen door de toepassing van een inrichting, die de laatste tijd meer en meer op de voorgrond treedt, n.l. een Kort-straalbuis. Weliswaar kost ook zo'n inrichting geld, doch het is een eenmalige uitgave, die zichzelf in de loop van een paar jaar weer terugbetaalt.

WAT IS EEN KORT-STRAALBUIS?

Wat is eigenlijk een Kort-straalbuis en hoe werkt zij ? Om hierop een antwoord te geven moeten wij met een korte inleiding beginnen.

Het water stroomt naar een draaiende scheepsschroef.

Achter de schroef krijgt het water een kontraktie ,d.w.z. de stroom vernauwt zich en heeft in de vernauwing een grotere snelheid dan dicht bij de schroef. Hoe groter het aantal toeren, hoe groter de watersnelheid en hoe sterker de vernauwing.

Dit alles kost kracht en die kracht moet worden opgebracht door de motor. Zou men de schroefstraal achter de schroef een grotere diameter kunnen geven dan zou aldaar een geringere watersnelheid optreden en dus minder verlies van vermogen.

Een Kort-straalbuis nu is een stalen konstructie om de schroef, die verhindert dat de genoemde kontraktie optreedt.

Door het minder verlies zal meer nuttig vermogen aan de schroef worden gegeven, hetgeen dus als nuttig effekt aan het schip ten goede komt. Interessant is dat de hierdoor verkregen grotere stuwdruk niet in zijn geheel op de schroef en as wordt overgedragen, doch voor een groot deel op het straalbuislichaam en dus op het schip zelve. Het is dan ook bekend dat het trustblok niet veel hoger wordt belast. Door de overdruk n.l. die als gevolg van het verschil in stroomsnelheid buiten en binnen de buis optreedt, neemt deze laatste tot bijna de helft van de stuwdrukwinst over. Er is een vast aan het schip gebouwde straalbuis, en een straalbuis, die het roer vervangt.

Indien de Kort-straalbuis als roer wordt uitgevoerd, derhalve aan de roerkoning is bevestigd, bereikt men manœuvreereigenschappen die met een gewone open schroef en roer niet kunnen worden gehaald. Zelfs achteruit varend kan men elke koers sturen die men wil, ook met wind dwars in. In nauwe havens en gaten is dit zeer belangrijk.

Een tweede voordeel van het straalbuisroer is, dat daardoor het gewone roer kan vevallen en bovendien het voorroer van de loggers. De manœuvreerbaarheid is n.l. zo superieur, dat men kan «lezen en schrijven» met het schip en het voorroer dus nooit nodig heeft, ook niet bij het schieten van de drijfvleet om het schip op de wind te houden. Bij het werken met het echolood ondervindt men dan geen hinder meer van het voorroer.

In de sleepvaart is de Kort-straalbuis reeds geheel ingeburgerd; er varen nu momenteel over de 2.000 sleepboten met vermogens van 70-4.000 p.k. met een straalbuis.

In Duitsland zijn thans ook een dozijn trawlers met straalbuis uitgerust (en vele in aanbouw); in Nederland is de eerste in de vaart en de tweede in aanbouw.

Hier volgen enkele getallen die een indruk geven van de met straalbuis te bereiken voordelen :

a — Vergeleken bij de gewone «open» schroef wordt de trekkracht van de trawl (met een schroef, die voor grootste trawltrek is ontworpen) door de straalbuis met 20 a 35 % verhoogd; het percentage is afhankelijk van de weerstand van het net; hoe zwaarder de trawl trekt, hoe hoger het percentage winst in trekkracht. (De paaltrekverhoging bedraagt zelfs 45 % ten opzichte van de «open» schroef).

b — Bij overgang van trawlen op vrijvaart wordt 80 à 85 % van het vermogen benut; bij de open schroef is dit slechts circa 70 %.

c — De vrijvaart wordt door de straalbuis met 0,3 à 0,5 zeemijl per uur verhoogd.

Dit alles geldt voor rustig weer en kalm water. Bij zeegang zijn de voordelen echter groter. Zij kunnen eigenlijk moeilijk in getallen worden uitgedrukt, daar de weersomstandigheden zo enorm uiteen kunnen lopen. Uit proeven met scheepsmodellen in de golftank en voorts uit de praktijk van schepen, die een straalbuis hebben, is in ieder geval komen vast te staan, dat de onder a genoemde getallen tijdens slecht weer met zeegang of deining belangrijk hoger liggen.

Een proef met een model, dat met 500 p.k. 11 zeemijl per uur liep in kalm water, wees uit, dat bij een golflengte van 2/3 van de scheepslengte, de vaart zelfs bij 512 p.k. terug liep tot 5,6 mijl.

Hetzelfde model, doch met straalbuis, liep bij 468 p.k. nog 7,9 mijl

DE BRANDSTOFBESPARING

Een nog niet genoemd voordeel is de brandstofbesparing. Doordat men bij eenzelfde brandstofverbruik als met de «open» schroef bij vrijvaart meer mijlen aflegt, gebruikt men minder brandstof voor de uit- en thuisreis; eveneens spaart men brandstof, doordat men met meer vaart kan trawlen en dus spoediger eenzelfde vangst kan binnenhalen dan met de «open» schroef.

Men zou ook kunnen zeggen, dat elke reis korter duurt, zodat men, bij hetzelfde brandstofverbruik als met de «open» schroef meer reizen per jaar kan maken. Bij dezelfde reisduren als met «open» schroef zal men in ieder geval op grotere vangst kunnen rekenen, zonder hoger brandstofverbruik.

Van geheel ander standpunt bezien heeft de Kort-straalbuis nog een voordeel, dat hier genoemd dient te worden en dat bij nieuwbouw van een schip in beschouwing kan worden genomen.

Wanneer de toekomstige eigenaar n.l. een bepaald motorvermogen, dat hem een bepaalde trekkracht garandeert, wil installeren, dan kan hij door toepassing van een straalbuis met belangrijk minder p.k.'s volstaan om dezelfde trekkracht te bereiken. De besparing op de motorprijs is volgens bekomen inlichtingen daarbij 1 ½ à 2 maal zo groot als de prijs van de straalbuis en wat daar verder mee samenhangt.

Van meer belang is echter nog, dat de eigenaar zijn schip met belangrijk geringer olieverbruik vaart.

Deze besparing is pure winst.

Enkele praktijkvoorbeelden mogen hier volgen :

De kapitein van een Nederlandse Coaster (met straalbuis) rapporteerde eens dat hij in het Kanaal gelijk opliep met een eveneens volle kracht varende Coaster (zonder straalbuis), die nog 50 p.k. meer vermogen had. Toen ze later zee en deining op de kop kregen, had hij de Coaster zonder straalbuis na enkele uren al achter zich uit zicht verloren. De 150 p.k. sleepboot «John Hamilton» had jarenlang tot taak modderbakken uit de haven van Falmouth naar buiten te slepen en ledig terug te brengen. Na het aanbouwen van een straalbuis werd uit zorgvuldige metingen, waarbij steeds dezelfde bak werd gesleept met gelijke hoeveelheid modder geladen, gekonstateerd, dat men 25 % tijdsbesparing had verkregen en 13 % brandstofbesparing. Vóór het aanbouwen van de straalbuis moest men bij slecht weer vroeger altijd met geknepen brandstoftoevoer varen; met de straalbuis kon steeds met volle brandstofinspuiting gevaren worden, zelfs bij het slechtste weer.

De heer Keus, die in Nieuw-Guinea gevist heeft met de van een straalbuis voorziene viskotter « De Goede Hoop », deelt mede, dat hij met windkracht 6, in de wind en in de zee varende, 7,5 mijl bleef maken (bij mooi weer loopt het schip 8 mijl).

Een coaster van dezelfde afmetingen en p.k. doch zonder Kort-straalbuis, maakte toen 4 mijl.

Doordat bij stampen van het schip het water rechtlijnig naar de schroef wordt gevoerd en de schroef voorts ook geen lucht meer kan slaan, loopt hij gelijkmatiger. Derhalve loopt ook de motor regelmatiger. De krachten, die op de schroefas worden uitgevoerd, werken dus eveneens regelmatiger. Het gevolg van dit alles is, dat zowel as als motor minder te lijden hebben, hetgeen op de duur merkbaar wordt in lagere reparatie -en onderhoudskosten.

Tenslotte zal de lezer de vraag stellen : «Wat kost mij nu een Kort-straalbuis ?».

(Zie vervolg blz 12)

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag 1 november

Dag van herdenking van de overledenen. Er komt mij vandaag een lijst in handen van de dodelijke ongelukken die aan boord van vissersvaatuigen zijn gebeurd, het ene jaar meer dan het andere, er zijn er steeds te veel. Voor mijn ogen trekt een lange rij mensen die ik gekend heb, in de bloem van hun jaren, met blij gemoed naar zee trokken en er bleven. Er gebeuren ook talrijke andere ongevallen aan boord van onze vaartuigen. Er gebeuren altijd te veel ongevallen, hoe weinig ook. Er zijn altijd verschillende oorzaken, hoe velen zouden er niet te wijten zijn aan onvoorzichtigheid of onachtzaamheid? Waarom, nu men spreekt van veiligheid op vaartuigen, niet een jaarlijkse prijs uitdelen aan het schip welke gedurende het afgelopen jaar het minste ongevallen heeft gehad ?

Vrijdag 2 november

Andere landen, andere politiek : stel U voor in Frankrijk wil men maatregelen treffen om het duur leven te bestrijden, maar men houdt de grens angstvallig gesloten.

In België wil men ook het duur leven bekampen. De oplossing hiervoor ? De grens wijd open zetten voor vreemde produkten... ook voor vis, dat zijn tenminste de beloften die ons het Ministerie van Ekonomische Zaken toestuurt.

Zaterdag 3 november

Visserijkalender 1957. We hebben het er al eens over gehad : het idee om een viskalender uit te geven werd, nu vijf jaar geleden in ons land uitgebracht. Vorig jaar werd de eerste viskalender in Duitsland op de markt gebracht met schitterend sukses, zodanig dat dit jaar voortgedaan wordt. Dit jaar vangt men eveneens in Nederland aan. Eén week voor het verstrijken van de intekendatum meldt men triomfantelijk uit Nederland dat de gestelde oplage is bereikt.

De eerste poging in België, enkele jaren geleden, bracht een kalender op de markt aan 26 fr. het stuk, waarvoor amper een duizendtal bestellingen binnenkwamen. Dit jaar nieuwe belgische poging. Moest de eerste oplage 20.000 bereiken om te kunnen verwezenlijken, thans werd een formule gevonden om een dubbel dikke en mooie kalender uit te brengen aan 20 fr. he stuk met te brengen aan 20 fr. het stuk met een minimum-oplage van 2.000 exemplaren.

Resultaat : 411 (vierhonderd en elf) kalenders werden besteld! De firma's die hun belangstelling toonden, wezen hier hartelijk bedankt voor de medewerking. Deze was echter niet voldoende om de uitgave mogelijk te maken en voor de zoveelste maal ligt een prachtig initiatief in het water, dat het prachtig is, bewijst het sukses in het buitenland.

Zondag 4 november

Nederlandse kamerleden hebben de regering eens duchtig aan de tand gevoeld in verband met visserijvraagstukken. Ondermeer werden vragen gesteld die begonnen over de «onvoldoende aandacht en zorg voor de visserij», het bemanningsvraagstuk ,de projekten voor een fabriekschip, vernieuwing van de vloot, overbevissing, verre visserij, bevordering van het verbruik, minimumprijs, enz...

Wat zouden onze Belgische Kamerleden die het goed menen met de visserij, een lastige reeks vragen kunnen stellen aan de Belgische regering - En zeggen dat in Nederland bevoegde personen het vis(serij)lijntje vasthouden en dat er wèl belangstelling bestaat, in vergelijking met België !

Maandag 5 november

Ik wist wel dat vis een zuiver voedsel is, maar dat haring zodanig proper is dat de scholen gaan zwemmen in een zwembad, lees ik vandaag voor de eerste maal. Te Margate in Engeland zwom een ganse school haring het stedelijk zwembad binnen. Van deze mirakuleuze visvangst wist de ganse bevolking profijt te trekken. Een ezel stoot zich geen tweemaal aan dezelfde steen, een haring naar het schijnt wel: twee jaar geleden had men hetzelfde verschijnsel te Margate gekend.

Dinsdag 6 november

Nieuwpoortse vissers staan bekend om hun «ankervisserij». Talrijke reuzenankers werden in de afgelopen jaren opgevist door nieuwpoortse vissersvaartuigen. Deze ankers kennen een flinke aftrek, men koopt ze niet als oud-ijzer, wel als versiering van gemeentehuizen aan de kust en ook van villa's in het binnenland.

De boulonezen hebben een konkurrend produkt gevonden: een treiler uit Boulogne heeft, naar Wandelaer Sur l'Eau mededeelt, op 40 mijl ten noorden van zijn thuishaven een bronzen kanon uit de 17e eeuw opgevist. Het stuk weegt 300 Kgr., dat is niet veel in vergelijking met het anker dat te Nieuwpoort voor de vismijn ligt en 4.000 Kgr. weegt, met een hoogte van nagenoeg 5 m.

Woensdag 7 november

IJsland zoekt afzet voor zijn vis. Engeland heeft — wegens het konflikt inzake teritoriale wateren — de ijslandse rechtstreekse landingen kunnen doen stopzetten. Toen ging een gedeelte van de ijslandse vangst naar Rusland. Nu komt het bericht uit Boulogne dat in deze haven binnenkort rechtstreekse landingen van ijslandse vis mogen verwacht worden. De franse reders verzetten zich hiertegen, willen enkel maksimum 50 T. per week toelaten omdat niet meer kan gebruikt worden.

Enkele jaren geleden bestond hetzelfde plan, toen werd het volledig afgescheept, maar kwam men op het idee de landingen te laten gebeuren te Oostende met bedoeling ze verder naar Frankrijk door te sturen. Men stootte op het vereend verzet van franse reders en het Verbond der Belgische Zeevisserij en de operatie kon niet doorgaan.

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

VISMIJN, ZEEBRUGGE, Tel. 541.17

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

VISKISTEN UIT PLASTIC-STOF IN NEDERLAND

In Nederland worden thans viskisten ontworpen in plastic stof, het gaat hier om een soort «fiberglas» dat uit een stuk geperst wordt.

Deze kisten werden in de eerste plaats ontworpen om te kunnen gebruikt worden aan boord van vissersschepen. Hierdoor zou het mogelijk zijn verse vis, zonder ze te beschadigen, aan boord te verpakken, op te slaan, in dezelfde kisten in de vismijn te brengen en in dezelfde verpakking via de groothandel naar de kleinhandel te brengen.

Dergelijke proeven werden in Nederland ten andere reeds gedaan met aluminium-viskisten.

De plastic-viskisten kunnen in elkaar gezet worden wanneer ze ledig zijn en nemen aldus zeer weinig plaats in (4 cm. hoogte per kist): 25 kisten is aldus minder dan 1,50 m hoog.

De kisten zijn eveneens op die manier ontworpen dat ze op elkaar kunnen geplaatst worden, men draait de kist eenvoudig 90° en zonder meer gaat deze op zijn voorganger, zodanig zelfs dat de afvoergaten voor smelt- en druipwater uitkomen buiten de kist.

Voor het vervoer in de vismijn zijn zeer handige wagentjes voorzien die 4 stapels van 4 kisten gemakkelijk transporteren laten door één man.

De kisten hebben echter een inhoud van 25 kgr. vis met bijhorende hoeveelheid ijs. Hierdoor is het mogelijk dat één man een gevulde kist kan verzetten of stapelen zonder veel moeite.

Een nieuwigheid voor het visverhandelen die zeker wel alle aandacht verdient !

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en

HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

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

OVER-BEVISSINGS-VRAAGSTUK IN NEDERLAND

Uit het Nederlandse blad : «Visserijwereld» leren we de houding — niet van de ambtenaars — maar van het bedrijf zelf tegenover de overbevissing.

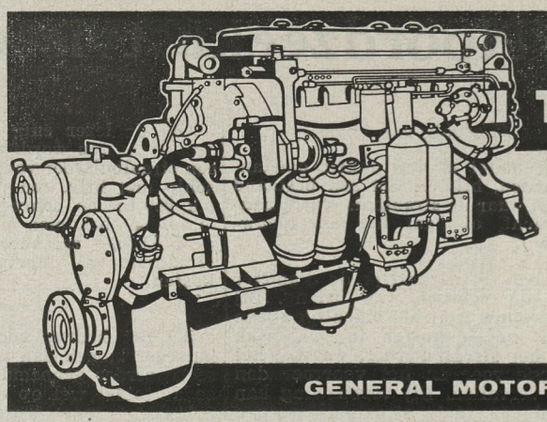
Deze houding werd uiteengezet door de Kamerleden in een verslag aan de regering overgemaakt.

1. Niet alle landen leven de overbevissingsconventie strikt na. Daarom zijn internationale inspektie en uniforme strafmaatregel vereist, maar dat zou moeilijkheden opleveren in verband met de soeverineiteit der verschillende staten.

2. De Noordzee kan een groter opbrengst leveren van verschillende vissoorten. Er zou echter niet méér mogen gevist worden, groter maaswijdte brengt verlies van sommige goede vissoorten (tongen : N.v.d.R.) en hiertegen bestaan bezwaren. Kleinere maaswijdte is mogelijk, maar dan mag niet intenser gevist worden. Wordt hieraan voldoende aandacht geschonken ?

3. Een derde deel van de vraag staat in verband met de bijvang wanneer op haring gevist wordt, vooral tengevolge van het fameuze proces tegen de V.E.M. gevoerd.

Als we deze vragen lezen komt het ons maar al te duidelijk voor dat de kleine visserman uit Nederland zijn bezwarende stem laat horen, wanneer op internationale konferenties beweerd is dat de Nederlandse vissers (moeten) akkoord zijn met wat de overheid voorschrijft. De tongen leveren ook moeilijkheden in Nederland.



GENERAL MOTORS
TWEETAKT-SCHEEPSDIESEL

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

GENERAL MOTORS CONTINENTAL — ANTWERPEN

GM

VISSERIJSNIPPERS

VERTREK

De Nederlandse walvisvaarder «Willem Barendsz» zal op 14 november uit IJmuidens Noordersluis naar de Zuidelijke IJszee vertrekken. In het vangstgebied staan de Nederlandse expeditie twaalf vangschepen ter beschikking. In het gesloten seizoen heeft het schip zich nuttig gemaakt met vervoer van olie.

VIS IN AETHER

Guus Weitzel van de Wereldomroep, heeft dinsdagmorgen in de IJmuidense vishallen opnamen gemaakt voor een reportage over het visserijbedrijf te IJmuiden in een uitzending voor de Afrikaanse landen. De afslag werd meegemaakt en voorts werd een praatje gemaakt met de voorzitter der Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging. De reportage wordt uitgezonden in het programma «Hutspotpourri» van 19 tot 20 u. op woensdag 14 november over de golflengten 16.88, 31.28 en 49.79 meterband.

ONBEKEND SCHIP VOER DOOR NETTEN

Een buitenlands koopvaardijschip, waarschijnlijk een Japanner, is vorige week donderdagmorgen paniek komen komen zaaien onder de Nederlandse en Duitse vleetloggervloot onder de Engelse wal. Het schip stoomde dwars door de vloot loggers heen en vernielde vele netten. Een der loggers dreigde te worden overvaren en moest de vleet in allerijl kappen. De schippers van de loggers zijn voornemens van dit incident melding te maken te Scheveningen en te IJmuiden.

TWEE NIEUWE SCHEPEN IN DE VAART GEKOMEN

Voor de Nederlandse visserijvloot zijn vorige week donderdag en zaterdagmiddag twee nieuwe schepen in de vaart gekomen. Het betrof hier de trawllogger «Stadt Enchuysen» KW. 82 van de N.V. Visserijmaatschappij Kennemerland en de kleine trawler «Ariadne» IJM. 18 van de nieuwe visserijmaatschappij H. Gomes te Leidschedam.

HARINGVANGST IN OKTOBER 1956

De enorme onverwachte verse haringvangsten op 59° noorderbreedte bij de Vikingbank door Nederlandse en Franse trawlers heeft de grote achterstand in de aanvoer, vergeleken met vorig jaar, aanzienlijk teruggebracht. Werd over juli, augustus en september te IJmuiden dertig percent haring minder aangevoerd, thans is het resultaat, dt in de afgelopen vier maanden, dus tot en met oktober, zeven percent of 18 000 kisten haring, minder zijn aangevoerd dan in de overeenkomstige vier maanden van 1955.

Aan verse haring werd namelijk door de trawlervloot en vleetloggervloot van Katwijk aan Zee in de afgelopen vier maanden van 1956 aangevoerd te IJmuiden : 12.399.528 kgr tegen 13.304.849 kgr in 1955. In oktober was de aanvoer namelijk dit jaar alleen aan haring 5.266.441 kgr groot tegen 2.821.060 kgr in oktober 1955. De omzet steeg aanzienlijk, waardoor de gemiddelde prijs van verse haring te IJmuiden in oktober 1956 zeven cent hoger lag dan in oktober 1955. Thans werd gemiddeld f. 0.36 betaald, vorig jaar f. 0.29.

Opmerkelijk is, dat de Duitse trawlervloot in dezelfde vier maanden 27 percent minder haring aanvoerde dan in 1955. Bij gesprekken met IJmuidense schippers is gebleken, dat de Duitsers van deze vangsten om de Noord niets hebben afgeweten en bij de Doggersbank bleven vissen. Door de grote vraag van haring uit Duitsland bleef de prijs in IJmuiden zeer hoog.

Verwacht wordt te IJmuiden dat het Staatsvissershavenbedrijf een rekordomzet in 1956 zal behalen. Tot en met oktober 1955 was die omzet bijna 29 miljoen gulden groot, thans is hij al 31.3 miljoen gulden groot.

★ **Oude gazetten te koop : 2 frank. per kgr. Bureel blad.**

Brief uit Yerseke

Nr 618 YERSEKE 3-11-'56

« IS DE MOSSEL-CENTRALE DE VERLOSSING NABIJ ?

Uit de vele en verschillende uitlatingen, die de laatste tijd te horen zijn, zou men geneigd zijn bovengestelde vraag bevestigend te beantwoorden. Verschillend zijn de redenen die ten grondslag liggen aan het verlangen naar vrije mossel-kweek en handel, dit vooral in verband met de verschillende situaties. Als we het goed zien en begrijpen, zijn er vooral twee stromingen te kennen. Zoals men wellicht weet, heeft ieder kweker een leveringscijfer. De een groot, de andere kleiner. Vastgesteld werd dit quotum op de leveringsprestaties van vroegere jaren door de verschillende kwekers. Voorheen toen de mosselkweek bijna uitsluitend op de Zeeuwse gronden plaats greep, waren er niet zo heel dikwijls grote verschillen in de levering-prestaties, zodat wijziging in het percentage meest tot die van beperkte omvang beperkt bleven. Ieder kweker had zijn zelfde grond ongeveer jaar in jaar uit en dit was een der faktoren, die al te grote schommelingen bij het kweekvermogen voorkwam. Maar toen men later naar de Waddenzee ging om te kweken, veranderden de verhoudingen niet alleen steeds heel vlug, maar vaak, zeer sterk. Maar tot ingrijpende cijfer-verdeling kwam het niet, althans niet van ingrijpenden aard. Het kwam dus reeds vaak voor, dat kwekers met een klein cijfer grote mosselvoorraden hadden die ze alleen leveren konden als er in totaal niet te veel mosselen waren. Nu er weer veel mosselen zijn en ook en vooral voor volgend jaar (behoudens onvoorzien dingen) grote voorraden worden voorzien, komt er onrust onder de kwekers met laag leveringscijfer, doch kweekvermogen. Waarbij nog komt dat in vele bedrijven de onkosten zo hoog werden opgevoerd dat er geen sprake van is dat zij bij enkel levering van het toegewezen kwantum, de eindjes aan elkaar kunnen knopen. Geen wonder dat die mensen er op uit zijn, de gelegenheid te scheppen om hun grote overschotten kwijt te kunnen. Dit is niet alleen noodzakelijk (voor velen) om rond te komen, maar het is ook beter voor 't bedrijf zelf als alle consumptie-mosselen ieder jaar kunnen worden afgeleverd. Ze zien deze kans alleen in het vrijkomen van de handel. Zijn ze nu aangewezen op weinige verzenders, dan kan ieder trachten door zelf er op te trekken, zijn voorraad aan den man te brengen. Dat is dus de ene stroming. De andere bestaat uit wensen waarbij de zucht naar verandering een overwegende rol speelt. Ze waren nu zo lang gebonden en willen ook wel weer eens vrij zijn. Waarbij nog komt dat er weinig vrees meer bestaat voor overproduktie nu Zeeland als grote mosselvoortbrenger kwam uit te vallen. Dat dit niet alleen natuurlijke oorzaken heeft, doch ook kunstmatig (door geen zaad beschikbaar te stellen) zo werd gemaakt is overbekend.

REDERS,

Koopt Uw visserijbenodigdheden bij Uw

Coöperatieve

S. C. A. P.

die U degelijke waar geeft aan goedkope prijzen

(54V)

En de nieuwe Slipway ?

Plannen voor nieuw dok bij de Minister van Openbare Werken

Men zal zich nog wel de zeer interessante tussenkomst herinneren van dhr Schepen Vroome in de schoot van de gemeenteraad op 15 maart ll. wanneer in een zeer breedgedokumenteerde uiteenzetting de Schepen van financien de dringende noodzakelijkheid deed uitschijnen voor de aanleg van een derde slipway van 2.000 ton. Op huidig ogenblik zijn er 2 slipways voor handen in de Vissershaven, nl. één van 500 ton en één van 1.000 ton, maar dezen zijn niet voldoende om aan alle vragen der reders te voldoen, en, wat meer is, ingevolge de steeds grotere schepen die in de vaart worden gebracht wordt de tonnemaat van 1.000 T. ontoereikend zodat een derde slipway van 2.000 ton zich in allerhaast opdringt.

In zijn uiteenzetting deed schepen Vroome uitschijnen dat deze vraag reeds sedert 1937 werd geformeerd bij de speciale Kommissie die zich bezighoudt met de Conventie die tussen de Staat en de Stad in 1912 afgesloten werd en volgens dewelke de Staat nog verplichtingen te vervullen heeft voor circa 280 miljoen frank werken volgens een vastgelegd programma.

Meer dan zeven maanden zijn thans verlopen en wij hebben ons afgevraagd tot hoe ver deze zaak werd gedreven en de volgende inlichtingen werden ons daarover verschaft.

Aanvankelijk was er kwestie van de derde Slipway nevens de 2 andere slips te plaatsen maar wegens plaatsgebrek moest daarvoor een der bestaande slipways verplaatst worden; dit scheen wel technisch mogelijk maar als men de finantiële kant van dit werk van dichtbij onderzocht kwam men tot de vaststelling dat dit een som zou vergen van 70 miljoen in plaats van 20 miljoen, bedrag dat eerst in aanmerking was genomen voor de enkele bouw van de slips, zonder de grote wijzigingen die later in ogenschouw werden genomen. Deze hoge kosten, ja te hoge kosten, waren moeilijk te rechtvaardigen en leidden de hoge ambtenaar van de Dienst van Bruggen en Wegen, de heer hoofdingenieur Verschave, ertoe een billijker oplossing te zoeken. In de kartonnen der bevoegde diensten berust er immers ook nog een ontwerp van het Stadsbestuur voor de aanleg van een nieuw dok voor de Vissershaven, dok dat oostwaarts zou aangelegd worden en noordelijk van het Fort Napoleon zou lopen tot ongeveer een vijftigtal meter afstand van de Dr Moreauxlaan; de afmetingen ervan zouden circa 350 meter lengte op 65 meter breedte bedragen. Het is uitgemaakt dat voor de eerste tien jaren de helft dezer lengte, hetzij 150 tot 175 meter, zouden kunnen volstaan en langs dit nieuw gedeelte zouden alle instellingen die enig industriëel karakter hebben, met inbegrip van 3 slipways, een definitieve plaats toegeschreven worden; zodoende konden de huidige plaatsen der slipways, scheepswerven, reparatie ateliers enz... beschikbaar komen voor de eigenlijke vaart en uitrusting der vissersboten met een gemakkelijker en goedkoper onderhoud van het bestaande dok, voor wat het baggeren ervan betreft, en een grotere zekerheid van de bediening der sluizen bij het binnen- en uitvaren der schepen, hetgeen niet altijd zonder moeilijkheden geschiedt.

In het vooruitzicht van een steeds grotere uitbreiding der vissersvloot zou de aanleg van het nieuwe dok het allergroot voordeel bieden dat de nieuwe instellingen een definitief karakter zouden krijgen, alswanneer integendeel, met de derde slipway op de huidige plaats der slips te brengen zulks in een nabije toekomst zeer ongelegen zou voorkomen en men verplicht zou zijn van binnen een tiental jaren tot de algehele verplaatsing ervan over te gaan. Aldus wat de rationele uitbating van de vissershaven betreft zou de verwezenlijking van dit ontwerp van allergrootst nut en belang zijn.

Wat de finantiële mogelijkheden betreft zou de aanbouw van het nieuwe dok met de 3 slipways ook zeer voordelig voorkomen. De kosten ervan, volgens een wel berekende schatting zouden tot ongeveer 120 miljoen belopen, hetzij dus niet erg veel meer dan hetgeen de bouw van een derde slipway op de huidige plaats zou kosten. We zijn dan ook de mening toegedaan dat het voorstel van de heer Verschave zeer degelijk en doelmatig is en wij kunnen dan ook slechts de wens uitdrukken dat de heer Minister Van Audenhove die dit plan thans in handen heeft er een spoedig en gunstig gevolg zal aan verlenen. Minister Van Audenhove staat ten andere zeer sympathiek aangeschreven voor de grootse verrichtingen die hij in zeer korte tijd verwezenlijkt heeft; met heldere geest, gezond verstand, bestudeert hij alle belangrijke zaken van nationaal belang en het is ontegensprekelijk dat de ontwikkeling van onze Oostendse Vissershaven, een der belangrijkste van het vastenland, een parel is aan de kroon van onze Nationale ekonomie. Laten wij dus het beste verwachten, hetgeen dan meteen een verdiende beloning zou daarstellen voor Schepen Vroome die deze zaak zo krachtdadig heeft aangepakt en die ten andere ook reeds zoveel voor onze Visserij heeft gedaan.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

Noordzeekustvisserij

(Vervolg van blz. 9)

Dit hangt af van enkele omstandigheden, bijv. is het een bestaand schip, waar de straalbuis wordt aangebracht, of gaat het om nieuwbouw ?

Voorts is natuurlijk de diameter van de schroef van belang. Bij **nieuwbouw** gaat het eigenlijk alleen maar om de kosten van aanmaak van het straalbuisroer, waarbij het gewone roer en het voorroer dan nog vervallen. Bij **verbouwing** kan zowel een vaste straalbuis worden aangebracht als een straalbuisroer. De kosten hangen geheel af van de bouw of bijzondere inrichting van het schip. Voor een straalbuisroer dient de schroefas te worden verlengd, aangezien de schroef op de plaats van de roerkoning moet komen. De straalbuis wordt aan de roerkoning gebouwd; ingeval de koning niet zwaar genoeg is, moet deze worden vervangen door één met grotere diameter.

...Een vaste straalbuis kan, althans bij een niet te vol achterschip, zonder verdere wijzigingen worden aangebouwd. Bij een vol achterschip dient dit te worden ingenomen hetgeen wel hogere kosten meebrengt.

Om de lezer enig idee te geven van de kosten wordt opgemerkt dat een straalbuisroer voor een bestaand schip met bijv. een motor van 150 p.k. 350 toeren, schroefdiameter 1,30 m volgens bekomen inlichtingen circa f 6.900,— zal kosten; een vaste straalbuis zal ongeveer f 7.300,— kosten.

Bij het bedrag voor het straalbuisroer komen dan nog de overige reeds eerder genoemde wijzigingen, zodat totaal wel op een f 10.000 à f 12.000,— moet worden gerekend. Elk geval dient natuurlijk afzonderlijk te worden bezien. Gezien evenwel in het licht van de verhoogde trekkracht aan het net en het langer kunnen doorvissen bij slecht weer, met de kans op konstant hogere besommingen, zal men dit bedrag na een paar jaar terug verdienen.

Bij nieuwbouw zijn er minder bezwaren en zal het bedrag dat met een straalbuis is gemoeid op de totale bouwsom niet zoveel uitmaken. Ingeval men een kleinere motor zou aanschaffen spaart men zelfs nog een groot bedrag uit.

(Uit Visserij-Nieuws).

Een schip vroeg vier dagen om hulp

Verschillende bladen hadden er zich over verwonderd dat de O.171 vorige week maandag niet binnen was. Een Hollandse treiler had hem opgemerkt, maar verder werd er niets meer van vernomen.

Donderdagmorgen te 2 uur werd het vaartuig door de Staatssleepboot «Zeehond» binnengesleept. De motor was op vrijdag, 26 oktober, plots stilgevallen tengevolge van lekkage aan de mazoutleiding. Tevens was de pakkingbus los gekomen. Niettegenstaande vet ingestoken werd, moest in dit slecht weder, vastgesteld dat het water toch binnenkwam, daar het vet aanstonds uitgedreven werd.

Getracht werd de motor in gang te steken na herstelling van de mazoutleiding, maar tot overmaat van ramp viel men zonder luchtdruk.

Ook de uitzendpost was defekt en zo kon men niet in verbinding komen met Oostende Radio. De handpomp werd in werking gezet.

TEVERGEEFS HULP GEVRAAGD

Zaterdag werden fakkels gebrand en een ben in brand gestoken.

De seinvlag F werd gehesen, maar de aldaar vissende Engelse visserijvaartuigen keken niet om, zelfs die welke tot op één mijl naderden.

Gans de zondag dreef men in slecht weder op dezelfde positie.

De maandag kwam rond 4 uur 's morgens een Engels vissersvaartuig op 150 meter al korrend voorbij.

Men riep, maar men verstond het antwoord niet. Men bleef drijven en pompen. Zware zeeen kwamen aan dek en op dinsdag, 30 oktober, werden reeling en dek door een zware zee ontzet.

Het Engels vaartuig had ondertussen Oostende Radio ingelicht. Ook een Hollandse kustvaarder kwam woensdag bijgedraaid en het was de Staatssleepboot «Zeehond» die op 8 mijl ten zuiden van de Galloper, de O.171 woensdagnamiddag te 14 u. 30 vond en donderdagmorgen te 2 uur de haven van Oostende binnen sleepte.

Moest het schip op zinken gestaan hebben, niemand had het geweten, want vier dagen dreef men nutteloos rond.

VOORNAAM HUWELIJK

Op zaterdag, 17 november, zal te 11 u. 30 in de St. Petrus en Pauluskerk te Oostende het huwelijk ingezegend worden van mejuffer Monique De Puydt, dochter van dhr en mevr. Romain De Puydt-Van Loon, met dhr Gerard Borrey uit Brussel.

Aan het jonge paar en hun ouders biedt ons blad de beste gelukwensen aan.

SCHEEPS-TIMMERLIEDEN STAKEN

Woensdag hebben de scheepstimmerlieden van Oostende ook het werk neergelegd. Alhoewel het hier in feite geen metaalarbeiders betreft dient deze staking toch gezien in het kader van de grote staking der metaalarbeiders, daar de eisen van de scheepstimmerlieden wat betreft de arbeidsvoorwaarden door Fabrimetal dienen ingewilligd te worden.

GARNAALAANVOER OKTOBER 1955-1956

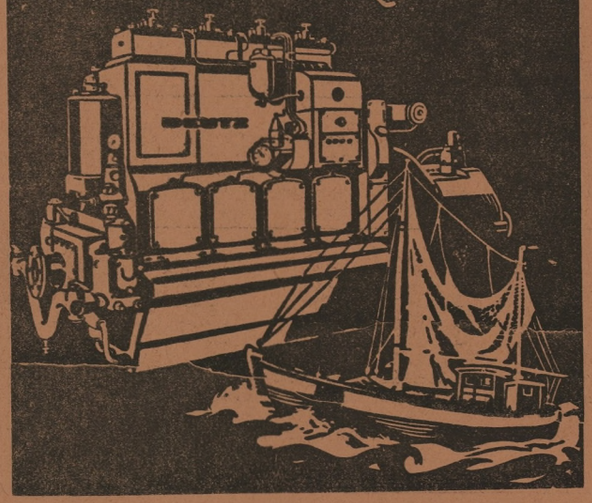
Haven	*Vangsten*	*Aanvoer*	*Waarde*	*Min.*	*Max.*	*G. Pr.*	*G. kgr*
OKTOBER 1955							
Oostende	419	60.091	617.679	2	29	10.27	143
Nieuwpoort	221	27.915	298.271	4.90	20	10.68	126
Zeebrugge	623	153.958	2.214.641	2	42	14.38	247
Blankenberge	—	—	—	—	—	—	—
Kust	*1.263*	*241.964*	*3.130.591*	*2*	*42*	*12.93*	*191*
OKTOBER 1956							
Oostende	238	10.230	338.089	19	53	33.04	42
Nieuwpoort	141	7.227	117.073	5.50	44	24.50	51
Zeebrugge	602	85.990	3.056.141	10	64	35.54	142
Blankenberge	7	282	8.174	24	35	28.98	40
Kust	*988*	*103.729*	*3.519.477*	*5.50*	*64*	*33.92*	*104*
Eerste 10 maanden 1955							
Oostende	5.826	399.485	9.916.307	2	58	24.82	68
Nieuwpoort	2.661	178.652	3.998.692	3	61	22.38	67
Zeebrugge	8.289	1.033.957	30.271.054	2	64	29.27	124
Blankenberge	191	14.783	502.677	—	—	34.00	77
Kust	*16.967*	*1.566.877*	*44.688.730*	*2*	*64*	*28.52*	*92*
Eerste 10 maanden 1956							
Oostende	6.546	718.040	14.206.591	1	72	19.78	109
Nieuwpoort	2.911	304.188	5.158.591	4	69	16.95	104
Zeebrugge	9.714	1.994.901	47.047.928	1	82	23.58	205
Blankenberge	121	10.848	281.912	13	52	25.98	89
Kust	*19.292*	*3.027.977*	*66.695.022*	*1*	*82*	*22.02*	*156*

Waar de eerste negen maanden van het jaar inzake aanvoer, schitterend zijn geweest, kan hetzelfde niet gezegd van de maand oktober, waarin, dank zij het slecht weder, het aantal vangsten van een vierde verminderde maar de gemiddelde aanvoer per vaartuig bijna van de helft terug liep. Eens temeer wordt daarmee bewezen, dat de aanvoer grotelijks afhangt van de faktor : temperatuur in de lente en de zomer. Hoe warmer deze periode is, hoe groter de gemiddelde aanvoer. Thans zal de aanvoer veel minder worden dan vorig jaar, gezien de bestendige koude.

VERGELIJKENDE AANVOERSTATISTIEK JULI 1955-1956

SOORTEN		1955	Gewicht 1956	1955	Waarde 1956	1955	Gem. Prijs 1956
IJsland Kab.	Gr.	201.030	191.087	1.509.594	1.434.822	7,51	7,51
	Mid.	90.861	134.250	466.350	630.970	5.13	4.70
	Kl.	28.580	26.270	98.560	93.126	3.45	3.54
TOTAAL :		**320.471**	**351.607**	**2.074.504**	**2.158.918**	**6.47**	**6.14**
Noordzee Kab.	Gr.	122.186	192.997	1.484.570	2.351.410	12.15	12.18
	Mid.	34.050	53.588	213.880	355.710	6.28	6.64
	Kl.	30.133	35.543	115.326	143.653	3.83	4.04
TOTAAL :		**186.369**	**282.128**	**1..813.776**	**2.850.773**	**10.10**	**9.73**
IJsland S.V.	Gr.	56.267	24.013	509.075	316.040	9.05	13.16
	Mid.	188.697	186.632	841.114	882.067	4.46	4.73
	Kl.	138.360	71.800	440.290	260.388	3.18	3.63
TOTAAL :		**383.324**	**282.445**	**1.790.479**	**1.434.822**	**4.67**	**5.16**
Noordzee S.V.	Gr.	—	1.116	—	9.210	—	8.25
	Mid.	2.480	37.330	12.190	152.320	4.92	4.08
	Kl.	55.375	225.098	173.045	567.556	3.12	2.52
TOTAAL :		**57.855**	**263.544**	**185.235**	**729.086**	**3.20**	**2.77**
Schol		283.292	360.286	1.847.984	2.433.290	6.52	6.75
Rog		166.526	142.455	1.266.937	1.165.871	7.61	8.18
Tarbot		83.475	96.742	1.673.032	2.026.450	20.04	20.95
Tong		349.229	262.845	1.226.080	10.508.237	32.15	39.98
Wijting		308.554	225.249	1.007.814	790.911	3.27	3.51
Andere		820.416	968.805	4.965.647	5.988.657	6.05	6.18
TOT. BODEMVIS :		**2.959.511**	**3.236.106**	**27.851.488**	**30.087.015**	**9.41**	**9.30**
Bastmakreel		4.124	6.843	8.375	8.427	1.99	1.23
V. Haring		188.700	56.163	653.926	248.695	3.47	4.43
Makreel		64.684	75.054	285.860	327.700	4.42	4.37
Andere		71	400	130	1.500	1.83	3.75
TOT. PEL. VIS :		**257.669**	**138.460**	**948.291**	**586.322**	**3.68**	**4.23**
Garnaal		188.956	323.119	6.984.925	9.040.280	36,78	27.98
Andere		157.958	152.907	2.076.386	2.290.242	13.14	14.97
TOT. SCH. en WEEKD. :		**346.914**	**476.026**	**9.025.311**	**11.330.522**	**26.02**	**23.80**
ALG. TOTAAL :		**3.564.094**	**3.850.592**	**37.825.090**	**42.003.859**	**10.61**	**10.91**
IJsland Vis :		1.401.522	1.274.208	7.896.226	7.324.347	5.63	5.75
Noordzee Vis :		1.557.989	1.961.898	19.955.262	22.762.668	12.80	11.60

DEUTZ
Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187
P.C.R. : 4150.46
Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70
Bank v. Brussel Oost. 185.02
Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

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

SCHE EPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI, 2 OOSTENDE



Scheepsbouw en herstelling en — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN V AN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 Huis gesticht in 1892