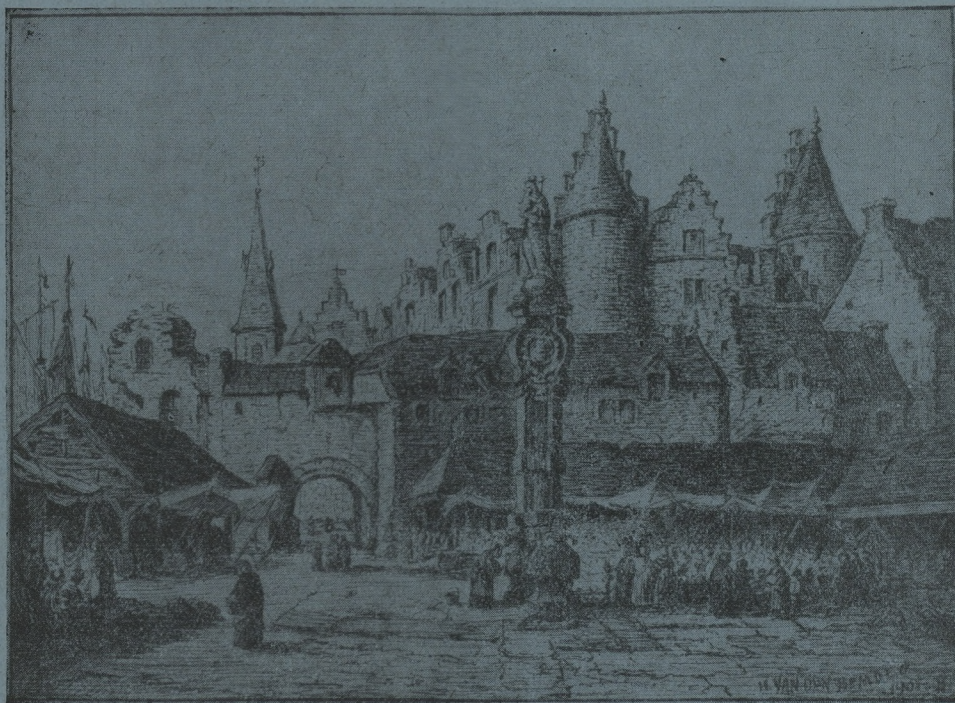




**Het Nieuw
VISSERIJBLAD**



De oude vismarkt te Antwerpen

(anno 1650)

Adreslijst van Nederlandse Firma's



SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN
Tel. 5459 — 5110

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)
Tel. 5637, 4524, 4822
Na 6 uur : 4782-4595
Specialiteit : scholvis
kabeljouw, makreel,
— haring, enz. — (80V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN
(Holland). Tel. 4200, 5318, 5819
(96)

Fa J. VAN BEELEN C.V.

Ijmuiden (Holland) Katwijk a. Zee
Tel. 4608 Tel. 3072
Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij (98)

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

KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u 2670
(100)

n.v. AGENTUUR en HANDEL Maatschappij

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

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL
— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreel
Import IJMUIDEN Export
(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737
Telegram-adres «Visserelots». (89)

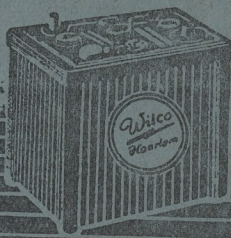
«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN
voor

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

(4356V)

Wilco



Een jaar volledige garantie

★ WINCHES

en

★ HYDRAULISCHE STUURMACHINES

voor de visserij



werktuigen
Giessen

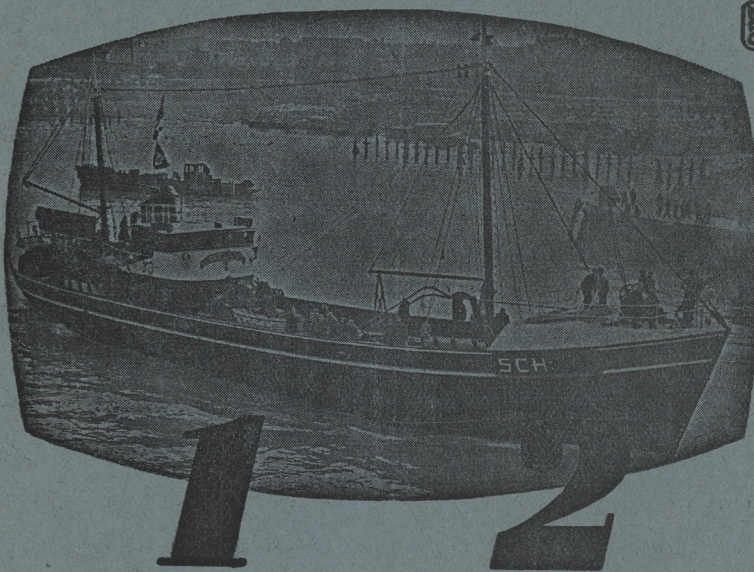
KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

118

GLAS en ZOON

Specialiteit in Witte kabeljouw,
Vlootvengels, Tarbot en Heilbot
Tel. Magazijn 4192 - Huis, 5721
IJMUIDEN-HOLLAND (120V)

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



*Snel varen is voor elk vissers-
vaartuig van groot economisch
belang. Hoe sneller men de vis-
gronden bereikt, hoe sneller men
later weer de haven binnenloopt,
des te hoger kan de winst zijn.*

*Lips vissers-schroeven zijn spe-
ciaal ontworpen voor deze vaar-
tuigen. Zij zorgen zowel voor
snelheid als voor de trekkracht,
vereist voor het slepen van netten
tijdens het vissen.*



KLEINE AANKONDIGINGEN Te Koop

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

★
MOTORVISSERSVAARTUIG in
hout in 1942, voorzien van een mo-
tor AWA van 120 PK van 1943, ver-
zekerd voor 900.000 F. Te koop
voor 750.000 F.

★
TE KOOP : 2 «Carels» Marine Mo-
toren, Type 3E 35P - 4 Takt 300 PK
260 rpm. 3 Cylinders. Bouwjaar 1935.
De een voorzien van Koppeling Bre-
vo XII-VII E type, de ander met
DEMAG. Adres Bureel Blad.

★
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 : Motorvissersvaar-
tuig 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 : Motorvissersvaar-
tuig 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.

TE KOOP. Uitstekend gele-
gen bouwgrond, ZEEBRUGGE,
Zeedijk. Zeer interessant, 500
m2. Bevragen bureau week-
blad. (5519)

Voor alle inlichtingen : zich
wenden bureel blad.

Net

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 : 200 F.
Zes maanden : 100 F.
Drie maanden : 50 F.

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

Boodschap en groet aan onze vissers op zee van de Heer Gouverneur der provincie West-Vlaanderen

Door de Heer Gouverneur der provincie West-Vlaanderen werd langs de radio hiernavolgende boodschap aan onze vissers gezonden :

Vissers op zee, ik groet U !

Wie ver van huis omzwerven moet, draagt ongetwijfeld diep in zich, het donkere heimwee als een trage, stille pijn ; een blijvend verlangen naar «ginds» ; een voortdurend denken aan degenen die hem dierbaar zijn... en ik stel het me voor hoe hij in de verlatenheid die hem omringt, soms onbewust, het hoofd heft alsof hij de stemmen hoorde van vrouw en kind, van vader, moeder, vrienden en bekenden.

Gij, vissers die thans op zee rondwalpt en doorheen deze Kerst- en Nieuwjaardagen de lastige doch eerlijke taak vervult die uw bestaan geworden is, gij zult in deze tijd wel meer dan ooit, terugdenken aan hen die te land op uw terugkeer en het nieuwe jaar wachten !

Kunnen wij, mensen aan de wal, ons wel indenken hoe wild het verlangen U nu bestormt naar de eindejaarsfeesten in de vrolijke kring van familie en vrienden, onder het vredige lamplicht, in de koesterende bescherming van de huiselijke haard en de vreugdevolle aanblik van de feestelijke gelegenhedstafel, wég uit kou en wind, wég uit de onmetelijke verlatenheid, de bruisende rusteloosheid waarin ge U thans bevindt ?...

Het doet mij leed dit niet te kunnen zeggen zoals ik het in alle werkelijkheid willen zou. Het doet mij leed, vissers op zee, U niet te hulp te kunnen komen. Toch wil ik U zeggen dat uw lot mij niet onverschillig laat, dat ik de lasten besef die gij torsen moet en van uw bestaan de vele leemten aanvoel.

Laat mij U zeggen dat niets, maar dan ook niets, mij te moeilijk zijn zal om die lasten te verlichten, die leemten aan te vullen, U uw zwaar beroep meer dragelijk te maken.

Mijn Westvlaamse vissers op zee, gij die ik ken en voor dewelke ook ik geen vreemde ben, gij die mij niet kent en waarvan ik slechts weet ge daar ergens, in die eindeloos wiegende eenzaamheid vertoeft ; ik hou van U en wanneer mijn stem ginds tot U doordringt, laat ze dan de boodschap brengen van al wat ik U wensen kan : véél schoner dan wat wij, gewone burgerlui, in het licht van dit nieuwe Kerstfeest elkander toezeggen, véél rijker nog aan voorspoed en vrede dan hetgene wij, mensen van het land, elkander beduiden met ons meest-welgemeend «Gelukkig Jaar !».



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

De baas van de gazette zegt vandaage teegen mijn : Stierman, zegten, ken je gij geen schoon kerstvertellingsje voor kerstdag en 't mag nogal lang zijn. 'k Zeggen 'k gaan der een keer op peinzen, makker. Die mensch moet verzeekersten niet goed weeten waarmee datten zijn gazette gaat vulen en daarmee hebben 't ik aan mijn flassche.

En wat kan 'k beeter doen dan te vertellen wat datter met ons allemaale: ikke, zei den hoend, Euphrasie en de kienders en mijn schoonmoeder gebeurd is op die schoone dag van de reize.

'k Waaren thuis, den haarieng begint weere een beetje te geeven, niet veele, maar toch nog eentwade en met dat tekort aan mazoet kannen 'k niet achter vis gaan. Zoo me zaaten thuis van de maandagaavend.

Euphrasie had heur moeder ginviteerd voor met ons tegaare kerstdag te vieren en ze had een schoon kieken in den ooven gestookt en me zaaten thuis roend de kerstboom te zien van jeezabel en tsjatsjatsja en andere van die aandoenlijke kerstliedjes dat de ameriekaanders ons geleerd hebben, te wachten op de trein uit Brugge met mijn schoonmoeder.

't Was al een maand of zesse geleen daddik dat aksiedent teegen gekommen hebben, 'k weeten niet of dat ik dadde verteld hebben. 't Was niet erg, maar een mensch hoedt er alsan eentwade van over. 'k Waaren gevallen in 't naar huis kommen met mijn aanzichte op een hoop assche dat ze gebruikten voor de straaften van den opeks te vermaaken. En met dat dat juiste gebeurde voor een kaffee, hebben 'k mijn eigen zelven binnengedreegen in die kaffee om verzorgd te worden en de alterasje deure te spoelen. Gelijk of dat 't nog een geweldige slag geweest hadde, moesten 'k nog een beetje spoelen eer dat ik weere op mijn pas waaren: 'k hadden een geweldige kap in mijn kaake en nog een deel krabbels en schreeven oover mijn neuze.

't Was nogal laate als ik thuis kwaamen en voor daddik in mijn bedde kroopen, zeiden 'k in mijn eigen : 'k gaan dat nog eerst een beetje vermaaken anders zoud Euphrasie wel peinzen dat ik gevochten hebben. Ik voor de speegel en met een rolle sparadrap allesten vermaakt wat daddik zaagen en naar mijn bedde. Den volgende dag, Euphrasie miek me wakker : Ehwel, zatlap, zegt ze, zigt je uitgeslaapen ? 'k Zeggen : zatlap, 'k zoeden niet weeten van wadde daddik een stik in mijn voeten zoeden gehad hebben ? En waarvan hangt die speegel beneen dan vul met sparadrap geplakt, vroeg ze ? En hoe komt het dat je gij al die kappen in jen aanzichte hebt ? 'k Zeggen dat is niet

van te drienken, maar van te valen voor daddik gedroenzen hadden, vuala als je 't wilt weeten.

Nu 'k giengen naar den dokteur om dat te laten reparereen, 'k en kosten wel niet verder want

ter stoend daar nientent oover in heur boek. 'k Zeggen teegen den dokteur : gaat je die kap in mijn kaake kunnen arrangeeren dat dat niet te zien is ? Je mag gerust zijn, vriend, zeiten, 'k gaan daar een nieuwe lap opleggen en 'k moeten daarvooren een stiksje hebben uit je bille. 'k Zeggen : doet maar op, 't is toch van 't joene niet.

Nu, je hebt dadde gelapt en getapt dat je dat niet meer kan zien of 't is in mijn portemannee en 'k zien weere een reedelijk schepsel geworden.

Zoo me zaaten achter schoonmoeder te wachten en ze kwam almeteenekeer binnengestooven met een nieuwen hoed op met pluimen, 't was gelijk een indiejaan met een velle jas aan, en geheel beschielderd ook gelijk de kozien van Buufaloo biel alsten op 't oorlogspad trok. Ze gaf handjes en totjes aan geheel de famielje en als 't mijn toer was, 'k trokken heur ook een keer of zesse teegen mijn geele.

Euphrasie voend dat schoone van mijn dat ik op dien zaaliegen kerstnacht alsoo vrede slooten met mijn schoonmoeder en toogden dat ik heur geeeren zaagen. 'k Zeggen : Euphrasie, je moet dat goed verstaan, 't moet daarvooren geen kerstdag zijn, maar daddis den eersten keer, en 't gaat ook de laatste keer niet zijn dat mijn schoonmoeder mijn achterste gaat kussen. 'k Zeiden wel een ander woord, maar 'k gaan dadde niet schrijven.

Zoo m'aaten en me droenzen en me zoengen van kie se raa, je weet wel en als 't twaalve was deeden me de luchten uit en me giengen de kerstboom plukken. 'k Hadden voor Euphrasie een schoone paar handschoenen gekocht die bij heur nieuwe sjakos paste en 'k hadden dadde in een schoone paksje laten steeken en daar nog een brief bij gedaan om 't geel en gans in orde te hebben.

Maar als ze dat paksje oopen deed, wat zat er in ? Een broek in nielon met veele kantjes en foeffeliensjes aan, ze hebben verzeekersten gemist in die wienkel waar dat ik mijn handschoenen gekocht hadden en een verkeerde pak meegegeeven. Maar Euphrasie waster niet veele mee giend, biezoender als ze die brief las daddik der bij gestookt hadden :

« Liefste Euphrasie,

'k Wenschen joen een zaalieve kerstdag en 'k verhoopen van joen hetzelfde. 'k Hebben hier voor joen eentwade gekocht waar dat je veele deugd gaat van hebben. Met je bruine sjakos gaat dat goed staan en je moet het alle daagen aandoen om der mee oover straaften te paradeeren dat iedereen zigt oogen uitkijkt naar joen.

Onze vissers in Argentinië

Het is nu zowat zeven jaar geleden dat de Rederij Gabriel Van Iseghem naar Argentinië afreisde om daar het geluk te beproeven welke in eigen land niet te vinden is en waar de visserij zeer stiefmoederlijk behandeld wordt.

Die toestand is er niet op verbeterd sedert we verhuisd zijn naar het Ministerie van Landbouw.

Integendeel. We hadden deze week de gelegenheid een gesprek te voeren met de man die het avontuur naar Argentinië af te reizen, aangedurfd heeft.

Destijds heeft de firma Van Iseghem bij gebrek aan Belgische vissers, veel Urkers aan boord genomen, die met de Belgen daaraan het geluk gingen beproeven.

In den beginne heeft de onlangs aangehouden burgemeester Dekeyser van Urk, nogal veel herrie geschopt en de regelmatige ont-plooiing van het Belgische bedrijf aldaar, schade berokkend.

Hij was het immers die heftig te keer ging in dagbladen en radio om valse geruchten te verspreiden.

Men geloofde hem omdat... het van een burgemeester kwam, die ondertussen voor het verduisteren van 800.000 F aangehouden werd.

De heer Gabriel Van Iseghem vertelt ons :

'k Hebben de grootste maate niet willen neemen, al ist dat dat best zoegegaan hebben voor joen, maar 'k weeten dat het schoone staat als het een beetje spant. 'k Kosten der ook gekocht hebben met een keunevelletje in, maar omdat je gij daar noois koed hebt, hebbik gepeinsd van dadde te koopen wat dat je nu voor jen oogen zigt : 't gaat veele beeter uitkommen, 't is schieker. Dat meisje uit die wienkel die mijn besteld hebt, hebt het eerst een keer voor mijn oogen aangepast omdat ik zeeker wilden speelen dat het voor joen ook gieng gaan en 'k hebben 't voor dat ik het gekocht hebben nog van een paar andere laten aandoen ook omdat ik wilden zien of dat wel schoone genoeg was.

'k Hoopen dat je der veele plezier gaat aan hebben en past nu maar goed op dat je dadde niet verliest op straaften of op den ottoobus laat liggen, 't zoudt den eersten keer niet zijn dat je zoender thuis komt. Doet het alle daagen aan en peinst dan een keer op je liefhebbenden stierman ».

Hoe moesten kik dadde vereksplikeeren dat ze in de wienkel gemist waaren ? Ze keek met gloejende oogen naar me en ze riep : hoe dat je niet beschaamd zigt van mijn zoo in affronten te brijngen, en 't was al geen avanse daddik heur en mijn schoonmoeder op dien heiligen kerstnacht de vreedeskus hadden gegeeven. 't Is peetrol in de soepe al ist dat de peetrolle en de mazoet gerasjoeneerd zijn.

'k Zoeden vraagen aan dien eerlijken persoon die dat paar handschoenen krijgt in de plaatse van die broek, dat ze mijn laat weeten waar daddik kunnen verwisselen omdat ook in mijn huis de iengeltjes zouden kunnen zien en ikke gloorieja zouden kunnen drienken zoender petrolle.

Met de beste wenschen van

Stierman Lèeze.

Voor hetgeen onze vissers aldaar betreft, mogen we zeggen dat die daar nu werkelijk gans ingeburgerd zijn. De meesten hebben nu reeds wat grond gekocht en zijn hun plannen aan het maken om te bouwen, ofwel zijn reeds bezig of hebben reeds hun eigen huis. Een grote hulp hierbij vinden zij in de voordelige kredieten welke daar voor de arbeiders en loontrekken ter beschikking staan. De enige vereiste is dat men twee jaren moet ingeschreven zijn en voldaan hebben aan de Sociale Zekerheid. Kwestie van nationaliteit heeft geen belang.

Aangaande de levensvoorwaarden denk ik dat onze vissers daar een veel meer onbekommerd leven hebben vergeleken met hier. Argentinië is een onmetelijk land, zo groot als Europa min Rusland, met een bevolking van nog geen 18 miljoen inwoners. Het heeft alle klimaten, van het tropische in het Noorden tot de eeuwige sneeuw en ijs in het Zuiden. U zult onmiddellijk begrijpen, dat in zulk land enorme hoeveelheden van allerlei produkten kunnen voortgebracht worden, gaande van alle eetwaren, vlees, graan, wijn, fruit, enz. tot alle andere onderhoudsartikelen zoals klederen, de wol van het Zuiden en het katoen van het Noorden. Dit brengt natuurlijk lage prijzen mede, vergeleken bij hier, zodat wij mogen zeggen dat, alle proporties in acht genomen, de koopkracht van de uitbetaalde lonen merkkelijk hoger ligt dan hier. Anderzijds brengen de korte zeereizen ook meer gelegenheid mede voor onze vissers om aan land te zijn, zodat wij mogen aannemen, dat ook op dat gebied het hen heel zwaar zou zijn zich alhier terug aan te passen.

EN DE VISSERIJ ?

Voor hetgeen de visserij betreft : De visrijckdom van de Argentijnse wateren is enorm, doch er zijn nog veel problemen welke moeten opgelost worden vooraleer deze rijkdom zelfs nog maar in kleine schaal kan uitgebaat worden.

De visgronden strekken zich uit langs de Argentijnse kust op een lengte van 3.400 kilometer. De territoriale wateren van Argentinië gaan tot 200 kilometer in zee en de diepte is nog niet te groot om bevestig te worden. Gij kunt dus zelf berekenen welke onmetelijkheid deze wateren betekenen.

Om U nu een gedachte te geven van de visrijckdom van deze wateren, zal het volgende U zekerlijk volstaan. Deze gegevens heb ik gehaald uit een heel belangrijk boek in Argentinië verschenen van de hand van een onzer medeburgers welke aldaar verblijft, Dr Karel Ingelbeen, en hetwelk handelt over de ganse geschiedenis der visserij in Argentinië. In het Zuiden van Argentinië huist er een kolonie van zeeleeuwen bestaande uit ongeveer een miljoen en half dieren. Elk jaar wordt er door de Argentijnse regering veroorloving uitgevaardigd om een veertig-tot vijftigduizend dieren te slachten, hetgeen overeenkomt met de jaarlijkse aangroei, de kolonie wordt dus

(Zie vervolg blz. 6)

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 12 januari :
V. B. Z. ZITDAG, v'smijn
Nieuwpoort, tassen 15 en 17 u.



Vrolijk
KERSTFEEST
Gelukkig
NIEUWJAAR

VOORSPOEDIG 1957 !

VAN Oost tot West en van Noord tot Zuid, over alle wateren van de Noordzee tot IJsland, ja zelfs tot in het Hoge Noorden, voeren onze vaartuigen de Belgische driekleur, en met fierheid. Overal ter wereld zijn onze Vlaamse vissers gekend om hun moed en hun grote werklust. Onze reders hebben onze vissersvloot uitgebouwd tot een der prachtigste van de wereld. Dit is de betekenis van onze nijverheid in de wereld. Ook in ons land neemt het visbedrijf met zijn vele vertakkingen en verwante nijverheden een belangrijke plaats in, en zijn wij op vele gebieden de andere landelijke nijverheden vooruit. Wie hoog staat, vangt veel wind, zegt het spreekwoord, en in de wenteling onzer moderne tijden, is ook onze nijverheid niet gespaard geweest van vraagstukken en moeilijkheden. Wij hebben met vereende krachten in het Verbond der Belgische Zeevisserij talrijke moeilijkheden kunnen afwentelen of voorbomen, talrijke vraagstukken opgelost. Een nieuw jaar staat voor de deur en, hoe goed onze bedoelingen en onze wensen ook mogen zijn, het zal heel zeker zijn problemen voor ons bedrijf meebrengen. Zijn we nog zo moedig en zo ondernemend, er zullen gewis dingen opdagen die we alleen niet meester kunnen, die we slechts met verenigde krachten kunnen afstoten, zoals het net slechts met de samenwerkende kracht van gans de bemanning kan aan boord gebracht worden. Vergeet dit nooit, reders, dat we slechts door eendrachtig samenwerken kunnen sterk worden en ons bedrijf vooruit helpen. Mogen we dan, in het jaar 1957, in het Verbond der Belgische Zeevisserij waar er plaats is voor allen en voor ieder van U, samen werken en strijden om het bestaan van onze nijverheid en van ieder van ons te blijven verzekeren. Dit zijn de beste wensen die ik meen te mogen doen voor het nieuwe jaar en waartoe wij allen onze beste krachten zullen inspannen.

R. BAUWENS,

voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij.

Is het ophouden van Vissersvaartuigen in de Vissershaven van Oostende wettelijk ?

Deze week werd door de bestuurlijke autoriteiten der stad Oostende een vissersvaartuig in de Oostendse vissershaven weerhouden omdat de vroegere eigenaar nog dok- en sluisrechten te betalen had. De nieuwe eigenaar kreeg bericht dat hij eerst deze schulden hoefde te betalen. Alhoewel het havenreglement voorziet dat een schip de haven niet mag verlaten vooraleer sluis- en dokrechten betaald zijn, kan ons inziens iemand die een schip koopt, niet verplicht worden de schulden van een ander te betalen. Anderzijds betwijfelen wij of een ambenaar, buiten de havenkapitein een politierecht heeft en dergelijke maatregelen mag treffen. Door de reder in kwestie, werd de stad Oostende dan ook gemeld dat voor elke dag ophoudt, hij haar een schadevergoeding zou aanreke-

nen van tien duizend frank. Zo het stadsreglement dergelijke maatregel voorziet, dan druist deze in tegen de Openbare orde en is dit onwettelijk te noemen. We komen hierop terug.

**Aan onze lezers :
GEEN VERKOOP
MEER ZONDER
ABONNEMENT**

Vanaf 1 januari zal «Het Visserijblad» nog slechts als abonnement door de post aan huis besteld worden. Wie zich voor 1957 er op wil abonneren en het bedrag thans stort op onze postcheck 41.89.87, zal het blad tot einde december gratis toegestuurd worden.

Nieuws van het mazoutfront

Het eerste vaartuig dat, tengevolge van de beperkingen, vorige week niet kon vertrekken was de O.173. Het contingent van de maanden november-december : berekend op het verbruik van de maanden november-december 1955 en vermindert met 10% ingevolge de ministeriële onderrichtingen, was bijna op en er bleef slechts 4.700 liter over, waar 8.000 liter nodig is om een volledige reis te doen. Andere vaartuigen die tijdens de kerstweek zouden binnenlopen hadden eveneens hun contingent bijna of geheel opgebruikt en zouden eveneens enkele dagen moeten blijven liggen hebben. Door het Verbond der Belgische Zeevisserij werd — voor de zoveelste maal — alarm geslagen bij het Ministerie van Landbouw, welke — eveneens voor de zoveelste maal — beloofde tussen te komen en zou eventueel tussengekomen zijn moesten de vaartuigen werkelijk stil hebben gelegen. Alarm werd geslagen bij de diensten van de Eerste Minister welke ONMIDDELLIJK zijn tussengekomen bij de Minister van Economische Zaken, zodat de volgende dag reeds — donderdag — twee inspecteurs van deze dienst te Oostende waren om een uitgebreid onderzoek in te stellen. Het bleek toen maar al te duidelijk dat men te Brussel volstrekt niet op de hoogte was van de toe-

stand in het visserijbedrijf en men zelfs in bepaalde diensten van mening was dat de reders thans enkele vaten mazout hadden liggen om hun schip vol te laden wanneer het binnenkwam... De beide inspecteurs hebben een uitgebreid onderzoek ingesteld omtrent de toestand der zeevisserij en onmiddellijk verslag uitgebracht over de moeilijkheden in het visserijbedrijf. Vrijdag werd te Brussel een vergadering gehouden van de petroleumkommissie, onder voorzitterschap van de Minister van Economische Zaken. Op deze vergadering werd besloten voor de maand januari de visserijvloot hetzelfde contingent mazout te geven als de vaartuigen verbruikt hebben tijdens de maand januari 1956, zonder aftrek van 10%. Dit is al een eerste verbetering. Ze geeft echter geen volledige volloening vermits het gevaar nog altijd bestaat dat er vissersvaartuigen op het einde van de maand zullen zonder brandstof vallen : die schepen welke verleden jaar op haring hebben gevestigd en thans de visvangst uitoefenen en dan ook de schepen die verleden jaar slechts één reis gedaan hebben in de maand januari en dit jaar twee reizen doen. Voor wanneer dan de definitieve inlossing van alle beloften die tot nu toe werden toegezegd door het Ministerie van Landbouw ?

Wij eten om zo te zeggen uit uw hand...

AN deze woorden uit de radiokerstboodschap voor onze vissers op zee van de Bisschop van Brugge, moet ik terugdenken als ik deze Kerstdagavond dit artikel schrijf voor het nieuwjaarnummer.

Ja, wij eten uit Uw hand, Vlaamse vissers van onze kust. Misschien werd de vis die we vrijdag zullen op tafel hebben in de kerstnacht gevangen... Ze is er in elk geval niet gekomen zonder moeite, inspanningen en opofferingen van U.

In dit uitgebreide visbedrijf van ons land, speelt ieder van ons zijn rol en heeft elk zijn taak. Gij hebt heel zeker het zwaarste werk gekozen opdat uw vrouw en uw kinderen zouden kunnen leven en het land zou kunnen vis eten.

Het past dan vooral op deze vrolijke dagen, voor ons die aan land blijven, om aan U te denken die thans op zee verblijft en aan hen die morgen zullen vertrekken of overmorgen, het ganse jaar door.

Varen is noodzakelijk en het land vraagt vis, vraagt lekkere vis. Wij hebben ons klein deel van uw werk te verrichten : de zorgen die aan land op U vallen zoveel mogelijk te verlichten, te zorgen dat het bedrijf kan doorgaan, dat er geld verdiend wordt die uw arbeid naar waarde moet belonen.

Liever dan een wens die, hoe welgemeend ook, tenslotte toch maar een wens blijft, wil ik dit jaar een belofte doen : dit jaar meer dan ooit mijn kleine taak te vervullen opdat het U allen goed moge gaan. Elk in zijn taak en elk naar zijn vermogen.

Het ga U allen goed in 1957.

J.H. KLAUSING,

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

CHRISTIAEN Hector, schipper aan boord van de O.266, werd gekwetst aan het linkeroog terwijl hij de netten herstelde.

Tengevoelge van slechte zee is GRYSON Eugène, matroos aan boord van de O.231, uitgegleden, waardoor hij met de linkerhand gekneld geraakte tussen een stalen staaf en de post.

VILAIN Fernand, matroos op de treiler O.296, kreeg een hevige slag van een kabel tegen de knieën.

ZEEBRUGGE

VIAENE Louis, schipper aan boord van de Z.529 «Willy-Rolande», is uitgegleden op dek waardoor hij op de rug viel en zich erg bezeerde.

Terwijl hij zich aan boord van de Z.233 begaf, is VANMASSENHOVE Julien, scheepsjongen, gevallen, waardoor hij zich de rechterpols verstuikte.

DELEYE André, matroos aan boord van de Z.444, prikte zich in de linkerhand terwijl hij de vis gutte.

Terwijl BLOMMAERT André, matroos op de Z.550, ijs kapte, kwetste hij zich aan de rechterpols.

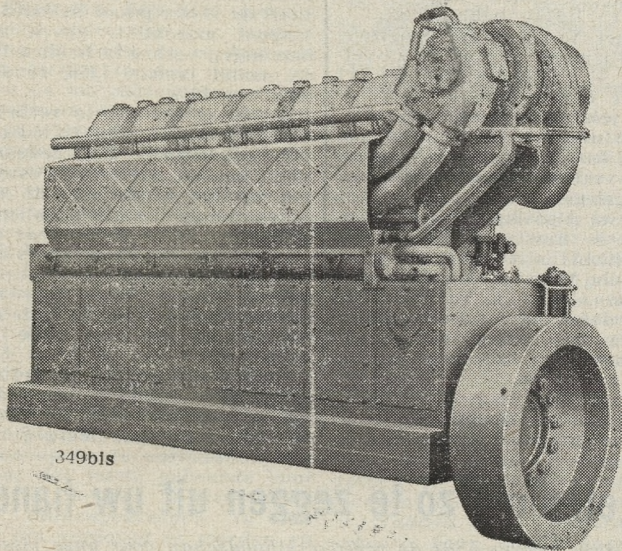
D'HAUW André, matroos aan boord van de Z.251, kreeg een prik van een splitshoorn in rechterhand. De wonde verzwoor, waardoor hij een tweetal weken werk-onbekwaam is.

Schipper SAVELS Eugène, van de Z.435, is gevallen terwijl hij behulpzaam was bij het lossen van de vangst.

SAVELS Hugo, matroos aan boord van de Z.523, kreeg een vreemd voorwerp in het linkeroog.

NIEUWE TRAWLER IN DE VAART

Op zaterdag 5 januari a.s. zal de nieuwe trawler van de rederij «Motorvisserij», de O.297 «Rubens» in de vaart worden gebracht. Te 9.30 u. zal in de St Petrus en Pauluskerk een mis worden opgedragen voor de bemanning van de nieuwe trawler. Te 11.30 u. zal het vaartuig, dat aan de Hendrik Baelskaai zal gemeerd liggen bezegend worden en zal aan boord een ontvangst plaats hebben.



SEM-CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

SEM

42 DOK — GENT

R. BAUWENS & C^o

14, REDERIJKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

PETROLEUM en VIS

Wegens plaatsgebrek moet het vervolg van onze beschouwingen over het twistpunt der territoriale wateren rond IJsland tot volgende week uitgesteld worden.

J.H.K.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

26/126(T) Lombardsijde. — Zee-waartse schietoefeningen.

Van 24 december 1956 tot en met 5 januari 1957 zullen geen schietoefeningen gehouden worden. (Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 17-12-56 — H.23748).

26/127 Schelde. — Rede Antwerpen. Wrak.

«Het wrak van het binnenschip «Victoria» werd gelicht.

De ter dekking uitgelegde groene wraklichtboei werd opgenomen.

B.a.Z. 25/123(T)-1956 vervalt. (Antwerpse Zeediensten 17-12-56 — H.23762).

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

NEDERLAND

26/128 Westerschelde. — Honte. Lichtboei verlegd. Diepte.

1. Positie : 51°26'19"N 3°39'12"E. De zwarte lichtboei Nr 3 is verlegd naar bovenvermelde positie.

2. Aan de spitsetonskant in de Honte bedraagt de minste diepte 115 dm bij gem. LLWS.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 290/3962 — H.23708).

26/129 Westerschelde. — Hoedekenskerke. E havenlicht. Mistsein.

Positie : ongeveer 51°25'1N 3°54'9E.

1. De opstand van het E havenlicht (houten mast) is vervangen door een vierkante betonnen paal met rode lantaarn.

2. Aan deze opstand is bevestigd een nautofoon, toonhoogte 300, gevende elke 20 sec. een groep van 2 stoten, aldus 1.5 sec; pauze 2 sec; stoot 4.5 sec; pauze 12 sec. Dit mistsein wordt alleen ten behoeve van de veerboten in werking gesteld.

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1953 — Nr 190).

(Ned. B.a.Z. 292/3988 — H.23725).

26/130(T) Westerschelde. — Be-N Konijnenschor. Tijdelijke lichtboei gewijzigd.

Zie B.a.Z. 25/125(T)-1956 (sub. 2).

Positie : ongeveer 51°22'3N 4°06'9E.

Van de tijdelijk gelegde zwarte lichtboei Nr 6 is het licht gewijzigd in een wit flikkerlicht, ongeveer 40 flikkeringen per minuut.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 202/3989(T) — H.23726).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)
VAN KRACHT OP 19-12-56

162. Westhinder - Vlissingen route. — Positie 51°21'30"N 2°31'00"E. Oostdyck lichtboei verdwenen.

190815

168. Zeebrugge haven. Beschutte rede. — Positie 51°20'30"N 3°11'00"E. De groene geleidelichten op de havendam Zeebrugge uitgedoofd.

241130

181. Rede Zeebrugge. — Positie 51°21'30"N 3°09'30"E. De W-lijke stortboei is tijdelijk opgenomen.

101355

Stoffelijk overschot van Antwerps matroos aan land gebracht

Het stoffelijk overschot van de 28-jarige Antwerpse matroos Emiel Theys is vrijdag aan wal gebracht te Oostende. Het slachtoffer was de vierde mechaniker aan boord van de Belgische cargo «Luxembourg» die op weg was van IJmuiden naar Zuid-Amerika. Ter hoogte van Dungeness, bij de inkom van het Kanaal, werd aan boord het lijk van de mechaniker ontdekt. Onmiddellijk werd steven gewend en de boot zette koers naar Oostende, waar de maritieme diensten intussen via de radio ingelicht waren.

In de rede van Oostende is een motorboot van de maritieme diensten de cargo tegemoet gevaren om het stoffelijk overschot op te nemen, waarop de «Luxembourg» zijn reis weer voortzette. Het lijk werd naar het dodenhuisje van Oostende overgebracht, waar het parket van Brugge een onderzoek verrichtte.

De dood is waarschijnlijk te wijten aan een natuurlijke oorzaak.

IN DE VRIJE VISSERISCHOOLO « PASTER PYPE »

En zo hadden we wederom eens het genoegen te mogen deelnemen aan het Kerstfeestje van de Vrije Visserijschool «Paster Pype». We waren tevreden er te mogen de hand drukken van Z.E.Br Annobert en Br. Ezechiël. We bemerkten ook met vreugde dat ZEH. Deken Butaye en ZEH. Evrard, Aalmoezenier van de Visserij, de eerste rij bezetten. Het was waarlijk een feestje door de vissersjongens en voor de vissers.

Zoals de voorgaande jaren kregen we een eenvoudig maar buitengewoon goed vertolkt kerstoneeltje. Het tweede deel dat een stuk zeemansleven weergaf, was opnieuw vindigrijk in elkaar gestoken en Minnie Poes en vooral het grote Cirkus waren een echt luimig en waardevol slot.

We mogen de leraars en leerlingen feliciteren om hun werk.

Winnende nummers van de Tom-bola :

5155	5401	193	4833	6675	6981
7972	6962	3741	3350	812	314
8670	1587	5517	9509	410	214
7820	4337	5987	780	1478	5008
5647	5248	3930	4920	3259	2731
511	5833	1835	477	666	9332
8166	8715	3851	6718	4056	6648
2031	2785	2620	7766	7466	7464
5990	3258	3808	710	4860	9330

OMSLAGEN :

964	650	320	726	526	837	680
627	433.					

De prijzen kunnen afgehaald worden vanaf 5 januari 1957 in de Vrije Visserijschool «Paster Pype», tussen 10 u. en 11 u.

De uiterste datum voor het afhalen van de prijzen is einde februari 1957.

De O.337 vergaan vóór Britse kust



De gerede bemanning van de O.337 bij hun aankomst te Oostende, Zondagavond. (Zie artikel bldz. 27)

Zaterdagmorgen bereikte ons de droeve mare dat de O.337 «Marjolène» toebehorende aan de rederij Arts en Co, wonende te Koekelare, tengevolge van een onbekende oorzaak, in de golven verdwenen was. De bemanning was gered en door een Britse treiler opgenomen.

De O.337 is een oude Engelse stoomtreiler die in 1922 te Selby (Engeland) gebouwd werd en uitvaarde van uit de haven van Lowestoft onder nummer LT140. Het werd in 1948 aangekocht door de rederij Arts en Co en op de werf Seghers omgebouwd tot een motortreiler en voorzien van een motor Ruston van 270 PK.

Deze zomer nog had de zeevaartinspectie aan de eigenaars grondige herstellingen en vernieuwing van stalen platen opgelegd, zodat niemand kon vermoeden, waardoor een eventueel lek is ontstaan, daar op niets gestoten werd.

Heeft een lid van de bemanning vergeten een kraan toe te draaien? Dit weet niemand en zal dienen onderzocht te worden.

Wat er ook van zij, de verantwoordelijkheid en de oorzaak zullen door de Onderzoeksraad dienen vastgelegd en het is te hopen dat dit onderzoek geen jaar op zich zal laten wachten om te vermijden dat het geheugen van de bemanning hen niet toelaat, vele belangrijke kleinheden mede te delen.

Het schip was verzekerd voor 4.600.000 F bij de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood te Oostende.

DE BEMANNING TE OOSTENDE TERUG

Het was zondagavond toen de bemanning te Oostende met de maalboot Oostende-Dover aankwam. Allen waren gezond en flink uitgerust. Zij werden opgewacht door de reder, familieleden en waterschout Wilfried Hendryckx.

De bemanning bestond uit: Pincket Willy, schipper, Voorhavenlaan 147, Oostende; Callebout Emiel, stuurman, Dr Verhaeghestr. 32, Oostende; Jaeckx Dominique, 1e motorist, Torhoutsteenweg 598, Oostende; Typsen Antoine, 2e motorist, Dr Ed. Moreaulaan 139, Oostende; Van Trom Willy, matroos, H. Zwaenepoelstr. 6, Bredene; Osstyn Guido, lichtmatroos, Romestr. 24, Oostende.

Schipper Pincket bezat een brevet 2e klasse en vaarde sinds augustus 1953 met dit vaartuig.

Talrijk zijn de praatjes die de ronde doen en zowel de zeevaartinspectie als de reder en schipper krijgen het hard te verduren.

Wij menen echter dat het niet aan ons is hierop in te gaan en zullen wijselijk het onderzoek van de Onderzoeksraad afwachten, daar een kort onderzoek niemand toelaat de juiste oorzaak van het vergaan van dit vaartuig reeds te bepalen.

Zo de schipper en de reder hun verantwoordelijkheid dragen, dan is deze van de zeevaartinspectie, die de reder een bewijs van deugdelijkheid afleverde, nog groter.

We kunnen hier immers met een dom toeval te doen hebben of met een nalatigheid van een lid van de bemanning.

Ondertussen geven we hierna getrouw het verhaal van schipper Pincket weer, zoals hij die aan de overheid mededeelde.

WAT SCHIPPER PINCKET VERTELT

Ik ben sinds 18-8-1956 onafgebroken gemonsterd geweest als schipper aan boord van de O.337 «Marjolène». De O.337 vond ik in alle opzichten een zeewaardig vaartuig en gedurende de vier maanden dat ik er aan boord was, heb ik nooit enige gebreken in constructie of uitrusting waargenomen.

Op 30-11-1956 om 19.50 u. voeren wij met zes man aan boord van de O.337 ter visserij vanuit de haven Oostende.

Op 2-12-1956 kwamen wij op de visgronden aan en lieten om 02.15 u. de kor te water.

Op 3-12-1956, ziende dat de visserij nabij Wolf Rock niet renderend was, werd de visserij verlegd naar de «Smalls» gronden waar wij om 06.15 u. aan de kor kwamen.

Aldaar werd de visserij normaal bedreven tot op 6-12-1956 om 16.30 u. de visserij gestaakt en koers gezet werd naar Newlyn.

Op 7-12-1956 zijn we zonder enige incidenten te Newlyn aangekomen om 03.45 u., en in de loop van de voormiddag werden 45 bennen vis en 400 kg tongen gemarkt werden.

Wegens de ongunstige weersvoorspelling — wind W tot S, kracht 7 à 8 — besloot ik te Newlyn te blijven tot het weder zou

verbeteren. Gedurende het bijliggen te Newlyn, gemeerd aan de North Pier, kwam mijn vaartuig bij elk laag water telkens in het slijk te liggen. De bodem bestaat er echter uit zachte slijk zodat het vaartuig hierdoor niet de minste schade ondervond.

Op 10-12-1956 werd een verbetering van het weer aangekondigd zodat ik er toe besloot de visserij te hervatten. Om 08.45 u. werd Newlyn verlaten met de Smallgronden als bestemming.

Op 11-12-1956 kwamen wij om 02.15 u. aan de kor.

Op 12-12-1956 nam de wind opnieuw in kracht toe, richting WtS tot SW, kracht 8 tot 9, zicht 4 à 5 mijl. Zodoende diende de visserij om 10.30 u. opnieuw gestaakt. Ik legde mijn vaartuig bij met de kop op zee en wind. Het vaartuig stampde nogal hevig doch kreeg geen zware stoten te verduren. Na het weerbericht van 14.40 u. gehoord te hebben waarbij storm uit het zuiden, kracht 10, voorspeld werd, besloot ik koers te zetten naar Lundy Island. Om 14.45 u. werd met kompaskoers ESE op iets meer dan halve kracht (ong. 7 mijl) koers gezet naar Lundy Island.

Op 13-12-1956 om 02.00 u. kwamen wij voor anker in de baai van Lundy Island waar wij goede beschutting vonden. Wij bleven aldaar schuilen tot op 17-12-1956 om 08.30 anker gewonden werd en koers gezet werd naar de visgronden. Om 16.00 u. zetten wij de kor te water. De visserij werd vervolgens normaal bedreven tot op 19-12-1956 om 15.30 u. korre gewonden en koers gezet werd naar Newlyn. Op 20-12-1956 om 04.15 u. te Newlyn aangekomen en er 75 bennen vis en 470 kgr tong gemarkt. In de namiddag werd dan proviand aan boord genomen.

DE LAATSTE UITVAART

Op 21.12.1956 om 15.30 u. werd Newlyn verlaten met de bedoeling naar Oostende te lopen. Wind S.S.E., kracht 4, licht golvende zee, zicht ongeveer 8 mijl. De kompaskoers was S.E. 1/2 S. Van bij het uitvaren tot rond 16.30 u. bleef ik in de brug samen met de 2 motoristen. Alsdan nam de stuurman de wacht over samen met de 1e motorist. De reis verliep gans normaal, de motor werkte goed en er was niets ongewoons waar te nemen. Om 17.15 u. waren wij dwars van Lizard Head, op 3 à 4 mijl afstand. Daarop werd koers gewijzigd op E. bij kompas. Dwars van Lizard Head was ik naar de brug gegaan ten einde zelf de nieuwe koers op te geven waarop ik terug benedendeks ging. Omstreeks 22.00 u. ging ik naar de brug en nam er samen met de 2e motorist de wacht over van matroos Van Drom en lichtmatroos Osstyn. Alles was normaal toen wij om 23.30 u. Sart Point, dwars peilden op ongeveer 3 mijl afstand. De koers werd E. bij kompas behouden. Gedurende de wacht bleef de 2e motorist bij mij in de brug terwijl hij zich een viertal malen ging vergewissen van de goede werking der motor. Rond 01.15 u. ging 2e motorist Typsen de motor nazien en kwam mij een paar ogenblikken later melden, dat er een voet water stond op de vloerplaat. Ik liet eerst iemand roepen om het wiel over te nemen en toen ik een paar minuten later vervangen was, ging ik zelf naar de machinekamer. De beide motoristen bevonden zich reeds in de motorkamer. Ik zelf vergewiste mij ervan dat de beide zoekranen in S.B. en B.B. zijde wel degelijk openstonden. Wij konden geen enkel lek vinden langwaar het water binnen stroomde. In de machinekamer stond toen reeds ongeveer 40 cm water terwijl in het logiest dat ongeveer één voet hoger gelegen was

een tiental em stond. Machinekamer en logiest waren gelegen in het achtergedeelte van het vaartuig en waren van het visruim afgesloten door een waterdicht schot. Na de machinekamer ging ik zelf de visput inspecteren en stelde vast dat daar geen water gemaakt werd. De 2 motoristen bleven in de machinekamer terwijl ik terug naar de brug ging. Vermits de vaart 9 mijl had bedragen moesten wij toen ongeveer 18 mijl in het E.t.S. van Start Point zijn. Op geen enkel ogenblik werd op enigerlei voorwerp onder water gestoten. Dadelijk na de vaststelling van het lek, had ik bevel gegeven de handdekpomp in werking te zetten. De bilgespomp had de ganse reis normaal gewerkt. Ik had een vaartuig aan de korre zien liggen op ongeveer 0,6 mijl afstand en stevende dan ook in de richting van dit schip op ongeveer 2 streken aan onze bakboordzijde. Een vijftal minuten later bevonden wij ons op een 20 à 30 meter van de engelse trawler die de B. 76 «Roger Bushell» bleek te zijn. Ik gaf S.O.S. seihen met mijn zaklamp teneinde de aandacht te wekken en riep daarop via de radio op golflengte 137 meter de «B.76» op. Ik verzocht dit vaartuig stand-by te willen blijven in onze omgeving. Intussen steeg het water snel terwijl de B.76 korre inwond. Rond 01.30 u. viel de motor die tot halverwege onder water stond buiten gebruik. De «B.76» kwam naderbij gestevend waarop ik één onzer korretouwen overgaf na, via de radio, verzocht te hebben opgesleept te worden. De radio, die op batterijen functioneert, bleef goed werken vermits de batterijen in de machinekamer op een platform ter hoogte van het dek stonden. Terwijl wij gestopt lagen had ik de reddingsboot laten uitvieren en achter het schip vlag tegen de spiegel vastgemaakt. Mijn vaartuig maakte grote stuurlast, ik schat een 10 à 15 tal graden. Daarom liet ik de boot midscheeps tegen de S.B. zijde vastmaken. Rond 02.05 u. vatte de B. M.76 de opsleping aan met bestemming Brixham vanuit positie ongeveer 18 1/2 mijl E. 3/4S. van Start Point. De handdekpomp werkte onverpoosd doch bleek niet opgewassen tegen het snel inkomende water. Rond 3 u. deed ik de matroos en de lichtmatroos in de boot plaats nemen terwijl ik alleen in de brug bleef en de drie overige bemanningsleden om beurt pompten. Rond 03.05 u. maakte de O.337 zoveel stuurlast dat het achterdek gans onder water stond. Ik oordeelde dan ook dat wij het schip moesten verlaten en verwittigde de B.M.76 via de radio dat de sleepstros, ongeveer 50 m lang, moest afgekapt worden. Toen ik zag dat mijn vaartuig daarop plots de voorsteven van een 3-tal voet lichte wist ik dat de sleepstros gekapt was, is deze nog over de kampanje van de O.337 gedreven zonder evenwel iets te raken. Een vijftal minuten later zonk de O.337 in positie 50°14'12" N 3°8'45" W zoals mij nadien opgegeven werd door de schipper van de B.M.76. Wij roeiden inmiddels de boot naar de B. M.76 en geraakten allen aan boord zonder enige letsel te hebben opgelopen. Gedurende deze ganse tijd was het schoon weder Wind E; kracht 1, zicht circa 8 mijl.

Ik heb er niet het minste idee van hoe het vaartuig water kan gemaakt hebben. Ik veronderstel dat er wellicht een lek moet geweest zijn in de packing-bussen van de schroefaskoker. Voordien is er echter niet abnormaals vastgesteld. Het «Geweis van deugdelijkheid» werd op 30.9.1956 na de jaarlijkse schouwing afgeleverd. De B.M. 76 voer op 22.12.1956 om 06.45 u. (Belgische tijd) Brixham binnen. Aan boord hadden wij warme drank en droge kleren gekregen.

Op 22.12.1956 legde ik verslag neer op het «Customs Office» te Brixham.

Op 23.12.1956 werd ik samen met m'n bemanning via Dover naar Oostende teruggebracht.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag 20 december : **Zondag 23 december :**

Men is te Brussel de mening toegedaan dat de reders thuis elk een mazouttank staan hebben om er een voorraad mazout in op te slaan genoeg om een jaar lang hun schip te laten varen. Alsof de motor van een schip iets groter is dan die van een bromfiets.

Is het dan te verwonderen dat zoveel vraagstukken en moeilijkheden geen oplossing vinden? Mazouttekort: waarom zich zorgen maken, met een paar honderd liter kan een schip de reis rond de wereld doen... Opslag van de prijs van mazout: niet de moeite om van te spreken, aldus denkt men te Brussel. Is er geen garnaal te vangen, ga dan maar om kabeljauw, en is er geen personeel genoeg, dat men het schip maar laat aan de kaai liggen: dat kost toch niets en is voor de heren uit Brussel geen zorg: die weten toch niet wat de visserij is. Dat hebben ze vandaag eens te meer bewezen.

Het ergste is dat zulke mensen de verantwoordelijkheid dragen voor een bedrijf!

Vrijdag 21 december :

Vandaag is er een bespreking over te nemen maatregelen om overbevissing te vermijden. Het vraagstuk is zeer ingewikkeld en de meeste reders begrijpen er bitter weinig van of geven zich geen rekenschap van de nadelige gevolgen die de overbevissing kan meebrengen.

Het is van voor de oorlog dat het geleden is dat er af en toe voordrachten werden ingericht door het Zeewetenschappelijk instituut en het ministerie van Verkeerswezen om de reders en vissers met de problemen van hun bedrijf vertrouwd te maken.

In andere landen, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Engeland, Spanje, Portugal, Noorwegen, Zweden, Denemarken, we mogen ze gerust allemaal opnoemen, wordt deze voorlichting van regeringswege nog steeds voortgezet. Waarom kan dit initiatief ook in ons land niet gebeuren? Men doet het voor de boeren, de vissers hebben het evenzeer en zelfs nog meer nodig.

Zaterdag 22 december :

Het invoercomité komt vandaag voor de zoveelste maal bijeen. Het is elke keer een gelegenheid voor de invoerhandel om er de nadruk op te leggen dat de reders weinig toegeeflijk zijn om de visinvoer te bevorderen en aldus de mogelijkheid te scheppen de visprijzen in de kleinhandel naar beneden te halen. Ook het Ministerie van Economische Zaken is deze mening toegedaan.

Het is nu wel de bedoeling niet van de reders om, door zeer hoge visprijzen het visverbruik te belemmeren. Maar wat zijn deze prijzen aan de bron in vergelijking met de steeds stijgende uitbatingskosten? En met hoeveel liefde zouden de reders de invoerdeur niet openen zo ze er zeker van zijn dat hun kosten steeds zullen verhoogd worden en de uitbatingskosten in plaats van voortdurend te stijgen, eens zouden beginnen dalen.

De opmerking werd gemaakt, in verband met een artikel over de scheepsjongens, dat niet het Ministerie van Landbouw, maar wel Verkeerswezen verantwoordelijk moet gesteld worden in verband met het tekort aan scheepsjongens. We nemen hier gaarne akte van, maar stellen tevens vast dat voor alle vraagstukken die door het bedrijf voorgelegd worden aan het Ministerie «dat de Zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft» een of ander departement gevonden wordt dat «verantwoordelijk» is.

Het is ook een reden om niets te doen en de schuld op een ander te schuiven. Benelux, nieuwbouw, pensioen voor de vissers, aanwerving van scheepsjongens, frauduleuze invoer van vis, mazoutbeperking: allemaal de schuld van een ander ministerie.

Men zou zich beginnen afvragen waartoe onze ambtenaars eigenlijk dienen!

Maandag 24 december :

Bij de Demeybrug liggen twee Duitse vissersvaartuigen waarvan de bemanning naar huis is met kerstverlof. Naar oud gebruik zijn de schepen voor de kerstdagen versierd: in de voormast een kerstboom, op de achtermast de nationale vlag.

Het is wel een mooi gebruik de vissersvaartuigen aldus te versieren. Bij ons wordt zelfs de moeite ontzien om de schepen te bevlagen ter gelegenheid van de jaarlijkse vissersmis en de zeewijding.

Dinsdag 25 december :

Zalig en vrolijk Kerstfeest aan allen, ook en vooral aan onze vissers die thans op zee zijn. Het zal aan velen plezier gedaan hebben dat de Vlaamse radio vandaag een prachtig programma in elkaar gestoken heeft voor die mensen die thans ver van huis, op de eindeloze zee, hun brood verdienen moeten, spijs de Kerstnacht. Dat vele luisteraars van het binnenland eens speciaal aan hen mogen gedacht hebben en er bij de overweging gemaakt dat, ondanks het feit dat onze Vlaamse vissers niet altijd betaald worden in verhouding tot hun inspanning, het bedrijf nog steeds getrouw blijven en voor de voorziening van vele tafels in het land blijven zorgen.

Woensdag 26 december :

Het is dan eindelijk gelukt. Van morgen zie ik het Italiaans schip in de sluizen liggen, klaar voor de uitvaart, dat hier al verscheidene dagen binnenlag. De reden? O, toppunt van administratieve spitsvondigheid! Het schip had een lading Belgische kolen aan boord bestemd voor Engeland, het kon echter bij ons geen Belgische kolen bunkeren omdat hiertoe — tengevolge van de brandstofschaarste — geen vergunning voorhanden was en moest blijven liggen tot er Engelse kolen ingevoerd waren die het zouden toelaten de Belgische kolen naar Engeland te vervoeren.

Voor dergelijke fijngeestigheid moet men waarlijk diep neerbuijen... van het lachen.

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

MOTODEFEKT

MET OPSLEPING

Fr. Z. 524, schipper Vantorre Roger bevond zich ter visvangst. Plots werd vastgesteld dat de motor niet meer normaal werkte. Met behulp van de radio werd hulp ingeroepen van de Z. 402 die zich in de nabijheid bevond. Neyts Louis, schipper van de Z. 402 begaf zich onmiddellijk naar de Z. 524 en sleepte het op naar de haven van Zeebrugge, waar na onderzoek werd vastgesteld dat de mantelkop van de tweede cilinder lek was en zo water in de verbrandingskamer liep.

ONZE VISSERS IN ARGENTINIE

(Vervolg van blz. 2)

op hetzelfde peil gehouden. Ieder van deze dieren voedt zich elke dag met ongeveer 33 kilos vis. Als men dan dat getal dieren (één miljoen en half) vermenigvuldigt door 33 kgr en door 365 dagen, komt men tot de verbluffende vaststelling dat die dieren daar jaarlijks de helft van de wereldproductie aan vis opeten.

Denkelijk liggen de rijkste visgronden in het Zuiden. Het absolute gebrek aan havens, Argentinië bezit geen enkele natuurlijke haven, en de hevige winden welke een groot gedeelte van het jaar in die Zuiderse wateren woeden, zullen zeker een grote moeilijkheid zijn voor een rationele uitbating van die visrijkdom. Plaatselijke industrialisatie zou dan nog bemoeilijkt worden door gebrek aan bevolking, water en electriciteit. Dan heeft men nog verder de problemen der wegen en vervoer op heel lange afstanden. Denkelijk zullen onze zeeleuwtjes daar nog lang de enige vissers zijn.

Tot daar de heer Van Iseghem, voor wiens durf en moed wij als Vlamingen onze hoed afdoen en waarop we terecht fier mogen zijn, want onze vissers aldaar zijn niet ongelukkig. Hun arbeid en de knapheid van de reder die er hen bracht, staan er borg voor.

AVERIJ

De Z. 516, schipper Vlietinck August, keerde terug van de visvangst en was gereed om de haven binnen te lopen toen zij recht op een roeiboort van de firma Depret vaarden. De roeiboort kon min of meer het schip ontwijken doch werd toch geramd, waardoor lichte schade aan de roeiboort werd berokend.

VOORWERP IN

SCHROEF

De Z. 30, schipper-eigenaar Oscar Rappé, bevond zich ter visvangst toen men plots gewaar werd dat zich een vreemd voorwerp in de schroef bevond. Onmiddellijk werd de motor afgelegd en de hulp ingeroepen van de in de nabijheid vissende Z. 548, schipper Vileyn Rafael. De Z. 30 werd behouden opgesleept naar de haven van Zeebrugge waar na onderzoek werd vastgesteld dat zich breidels in de schroef bevonden.

DE BELGISCHE NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK VOOR 1957

Deze week verschijnt op eigen persen gedrukt, de Belgisch Nederlandse visserij Almanak, waarvan de inhoud niet minder dan 800 blz. zal beslaan en welk boek op alle vissersvaartuigen in België en Nederland een onmisbare gids vormt.

Het bevat ook de volledige lijst der Belgische en Nederlandse vissersvaartuigen met alle gegevens, alsook deze van onze koopvaardijvloot, baggerboten, Staatsvloot en Zeemacht.

Dit boek is verkrijgbaar op onze burelen mits storting van 175 fr op onze postcheck plus 6 F verzendingskosten.

In Nederland is het verkrijgbaar bij N.V. Observator te Rotterdam.

Wat onze reders moeten lezen!

Overbevissing en bescherming der visgronden

(Vervolg van vorige week)

DENEMARKEN : geen nieuwe soorten dienen aangebracht in annex II, evenwel is men van mening dat de minimumlengte van bepaalde vissoorten zou dienen verhoogd : kabeljauw (33 cm.), schelvis (32 cm.), mooie meid (45 cm.), pladijs (26 cm.), tongschar (28 cm.), tong (25 cm.), tarbot (35 cm.) en griet (33 cm.). Verder stelt Denemarken voor dat wijting en schar zouden geschrapt worden van de lijst der minimum lengten daar het niet voldoende bekend is of een minimumlengte voor de visserij op deze soorten van belang is. Kleine wijting is van belang voor de visserij van bepaalde landen en schar is een ernstige mededinger voor voedsel voor de pladijs, welke laatste veel meer in waarde is. Wat het derde punt betreft, dient — volgens Denemarken — artikel 6 herzien, aangezien het onder zijn huidige vorm een belemmering kan zijn voor de ontwikkeling van nieuwe visserijen. Om die redenen stelt het voor de bijvoeging van verschillende vissoorten welke in de toekomst zouden kunnen gevangen worden. Artikel 6 zou, volgens Denemarken aldus dienen gewijzigd : «Onafgezien van de voorziening van artikel 6, mogen de vissersvaartuigen welke uitsluitend andere vissoorten vangen dan voorzien in annex II, netten aan boord hebben en gebruiken welke kleinere netmazen hebben dan voorgeschreven, evenwel zijn zij verplicht alle ondermaatse vis onmiddellijk over boord te werpen en dient een percent vastgesteld van ondermaatse vis welke door onachtzaamheid niet opgemerkt — zou kunnen aangevoerd worden.»

DUITSE BONDSREPUBLIEK : steunt in belangrijke mate het Deense voorstel :

A. de lijst der vissoorten welke speciaal beschermd worden door minimumlengten en zou enkel die soorten mogen bevatten voor dewelke biologische feiten voldoende de noodzaak en de doelmatigheid van bescherming aantonen. Hiertoe zouden die vissoorten dienen geschrapt :

(a) voor dewelke dergelijke noodzakelijkheid niet wetenschappelijk bewezen is ;

(b) welke enkel opgenomen werden teneinde een betere bescherming te bekomen op andere soorten.

B. de voorzieningen zouden zodanig dienen gemaakt dat ze de toevoeging van bijkomstige soorten vergemakkelijken welke op dit ogenblik nog niet gebruikt worden tot menselijke voeding en welke mogen gevangen worden met maaswijdten welke kleiner zijn dan de voorgeschreven.

C. Anderzijds zou kunnen aangevaard worden dat bescherming door minimummaaswijdten enkel zou toepasselijk zijn op de vissoorten welke moeten beschermd worden. In dit geval zou artikel zes dienen vervangen door een paragraaf welke de maaswijdten oplegt voor de vangst van die vissoorten voorzien door an-

nex II. Echter, teneinde het doel der conventie te bereiken, zou het nuttig zijn een aanvullende lijst van vissoorten in te brengen voor dewelke enkel maaswijdten en geen minimummazen vereist zijn. Op deze lijst zouden die soorten gebracht worden welke voor het ogenblik nog geen bescherming nodig hebben, doch waarvan de visserij met kleine mazen schade toebrengt aan de beschermde vissoorten.

FRANKRIJK : stelt voor wijting van de lijst der beschermde vissoorten te schrappen omdat geen enkele aanduiding bestaat dat deze soort overbevist wordt en dat gedane proeven voldoende hebben aange-toond dat de bestaande maaswijdten voldoende zijn om de wijting te beschermen.

NEDERLAND heeft geen enkele suggestie voor veranderingen aan de lijst, doch stelt voor, in tegenstelling tot Denemarken en Duitsland, dat het opnemen van nieuwe soorten onder artikel 6 gevaarlijk is.

« Wij voelen dat de meeste commerciële vissoorten, niet vermeld in annex II of artikel 6, de soort bescherming vereisen die gegeven wordt door een minimumnetmaaswijdte, hoewel voor de meeste soorten geen wetenschappelijke gronden aanwezig zijn. Het is moeilijk te schatten of er andere vissoorten zijn, welke voor het ogenblik geen commerciële waarde hebben, welke in de toekomst handelswaarde zullen bekomen en die enkel kunnen gevangen worden met kleine netmazen.

« We durven er de nadruk op leggen dat opname in artikel 6 van meer vissoorten dan volstrekt noodzakelijk is, ten zeerste onwenselijk is. Dit zou de moeilijkheden nog verhogen die we thans ondervinden om de maaswijdten toe te passen, de meeste noordzevisserijen zijn immers gemengde visserijen. In de plaats van meer vissoorten onder artikel 6 te brengen, zijn we de mening toegedaan dat het wenselijk ware deze vissoorten te schrappen die niet gevestigd worden met kleine netmazen ; zoals paling, pieterman ».

Uit het bovenstaande blijkt dat sommige voorstellen betreffende de minimumlengten geen rekening houden met de verhouding tot deze van de maaswijdte. Het comité denkt, zoals in deel IV uiteengezet, dat aanbevelingen betreffende minimumlengten niet kunnen gedaan worden zonder deze te beschouwen in verhouding tot de maaswijdten en het meent bijgevolg dat het enkel deze suggesties voor de Permanente Commissie te brengen. En trekt terzelfdertijd de aandacht van de Commissie op de opmerkingen dienaangaande welke in het deel IV voorgebracht werden.

Een aantal andere voorstellen zijn bevat in deze samenvatting, het comité verkeerde in de onmogelijkheid voldoende tijd te besteden aan de discussie er van teneinde de commissie een overwogen gezichtspunt voor te leggen.

Tenslotte mag vooral niet uit het oog verloren worden dat het toenemende gebruik van netten met kleine mazen voor het vangen van beschermde vissoorten speciale aandacht vraagt.

DEEL VI

AANBEVELINGEN VOOR

VERDER ONDERZOEKINGSWERK

Dit laatste deel bevat een reeks punten welke door de wetenschapsmensen van alle landen verder zouden dienen onderzocht teneinde de studie volledig mogelijk te maken van het probleem.

ONZE EIGEN BESLUITEN

We willen aan deze zeer belangrijke studie slechts enkele persoonlijke besluiten voegen. Deze studie is volledig in zoverre er over voldoende materiaal beschikt werd, maar ze werd zeer ernstig en zeer nauwkeurig opgevat. De gevolgtrekkingen zijn dan ook klaarblijkelijk voor alle vissers.

De gevolgen van een ondoordachte en onverantwoorde visserij op de Witte Bank zijn maar al te duidelijk voelbaar. Zo de middenslagvisserij thans moeilijk haar brood verdient, is het vooral te wijten aan het feit dat er jaren gespeeld werd met de opbrengst van de Witte Bank en dat er geen voldoende controle en sancties toegepast werden om uitmoording van de tongenstapel te belemmeren.

Uit het verslag blijkt thans duidelijk dat een verhoging van de netmaaswijdte tot 80 mm. voor de tongenvisserij de aanvoer nog zal doen toenemen. Dit is evenwel een maximum. Doch liever een beetje te groot dan te klein en verdere uitmoording !

Vooraf is vereist : strenge, internationale controle, uitsluiting van vrijbuitery en strenge sancties en straffen voor de overtreders.

Hoe eenvoudiger het stelsel, des te gemakkelijker controle kan uitgeoefend worden. En tenslotte moet de middenslagvisserij haar eigen belang, niet alleen onmiddellijk, maar vooral voor de toekomst begrijpen om niet volledig ten onder te gaan. Hier helpen geen drogredenen, hier geldt alleen de nuchtere werkelijkheid : de gevolgen van overbevissing en de strenge wetenschappelijke en betrouwbare uiteenzetting die hierboven gegeven werd.

J. K.

BELGISCH-NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1957 VERSCHENEN

De Belgische Nederlandse Visserij Almanak voor 1957 is zo pas verschenen en werd voor de tweede maal op eigen pers gedrukt.

Hij bevat dit jaar niet minder dan 800 bldz. Aan de inhoud werd de grootste zorg besteed en zowel de vishandelaars als de vissers vinden er belangrijke gegevens in hen aangelangend.

Elk jaar wordt deze uitgave totaal uitverkocht en men doet best dit boek, dat op alle vaartuigen en alle zakenburelen een vade mecum is, nu te bestellen.

De visserij almanak is verkrijgbaar door storting van het bedrag van 181 F op PCR Nr 41.89.87 van «Het Visserijblad», Oostende.

Verder is deze almanak verkrijgbaar :

Drukkerij, 18, St Jorisstraat, Oostende;

Noordzee Beekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende;

«Hulp in Nood», H. Baelskaai, 27, Oostende;

«Hand in Hand», Vismijn, Zeebrugge;

Onderlinge Visafslag, Vismijn, Oostende.

IN NEDERLAND

N.V. Observator, Westzeedijk, 52, Rotterdam C, Holland

IJmuiden Stores, IJmuiden, Holland.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES

PRIJS-COURANTEN

BRIEFHOOFDEN

FAKTUREN

OMSLAGEN

wendt U tot

de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

DE KERSTUITZENDING VOOR ONZE VISSERS OP ZEE

Velen van onze kust zullen ongetwijfeld de speciale uitzending die op Kerstmis tussen 15 en 16 u. door het N.I.R. verzorgd werd, beluisterd hebben. Bertha Mees en Karel Goris hebben met het opnamemateriaal dat ze aan de kust hebben verzameld een uur lang kerstgroeten gebracht van land naar zee en van zee naar land.

De visser op zee, de eenvoudige vissersvrouw en familie hebben hun groeten langs de radio gewisseld over een afstand die geteld wordt in mijlen, maar waartussen zoveel baren en winden en stormen liggen en zoveel verlangens.

Van het kleinste visserskind tot de Gouverneur der Provincie en Mgr Desmedt, bisschop van Brugge hebben hun kerstwens gebracht aan onze vissers op zee.

Voor dit mooie programma — dat dit jaar voor de eerste maal uitgezonden werd en zeker niet het laatste zal zijn — moeten we onze radiomensen, die tot de verwezenlijking hebben medegeholpen, van harte dank zeggen namens onze visserij.

Het zou hen veel plezier doen moesten de mensen van onze kust en onze vissers op zee, die dit programma beluisterd hebben, hen een kaartje of een briefje sturen om hen te bedanken. Hiervoor geven wij gaarne onze bemiddeling: Verbond der Belgische Zeevisserij, vismijn, Oostende.

Oostende

Marktoverzicht

Slechts twee verkoopdagen deze week en een vermindering van de aanvoer met ongeveer 2.000 bennen. Alhoewel een IJslander minder aan de afslag was, bleef de aanvoer toch boven deze van verleden week. De vangsten waren echter toch nog klein. De Noordzee brengt weer zeer weinig vis op de markt. Ook hier kleine vangsten. Zeer weinig Kanaalvis en daarenboven kleine vangsten per schip. Ook daling van de aanvoer van de Witte Bank waardoor de tongenaanvoer kleiner is dan verleden week. Dezelfde hoeveelheid vis van de Oost, maar veel omvangrijkere aanvoer van de West. Mooie vangsten per schip. Uitstekende kwaliteit. In totaal verkochten 54 schepen hun vangst die in totaal 9.137 bennen vis en ongeveer 30.000 kgr tong bedroeg. De verdeling was als volgt:

6 IJslanders met 5.550 bennen vis. Kleine vangsten. Hogere prijzen voor de sluitingsmarkt. Goede kwaliteit.

Drie Noordzeevaartuigen met 720 bennen vis. Witte kabeljauw is schaars en bijgevolg duur, vooral op de sluitingsmarkt waar de prijs gevoelig steeg. Slechts 4 vangsten van het Kanaal, ieder met weinig omvangrijke vangst. Weinig tong. Negen Witte Bankers voorzien de markt van 320 bennen vis en 10.050 kgr tong. Ook hier kleine tongenvangsten. Stijgende prijs op de sluitingsmarkt.

Vier schepen van de Oost voeren 430 bennen vis en 4.300 kgr tong aan. Mooie vangsten uit korte reizen. Ook van de West is de aanvoer van uitstekende kwaliteit. Van deze visgrond kwamen 28 schepen met 1.727 bennen vis en 12.500 kgr tong.

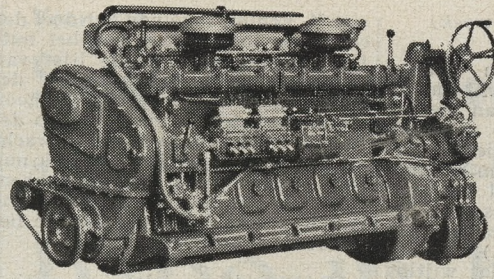
Zaterdag 22 december 1956

WEST
Z.510 2 62 321 37.380
Eén schip van de West met zeer mooie vangst. Goede prijs voor fijne vis. Platvis is gedaald.

Maandag 24 december 1956

IJSLAND
O.316 19 1200 — 494.220
O.293 19 1300 — 422.765
O.83 20 1000 — 368.400
NOORDZEE
O.215 16 200 — 147.930
O.214 16 350 — 219.380
KANAAL
Z.291 7 140 200 68.550

GLENIFFER



De betrouwbare Schotse motoren voor de visserij. Modellen van 24 pk tot 160 pk. Vraagt eens om toezending van een katalogus.

N.V. MARINE MOTORS

Verbindingsdok (Londenstraat) — Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)
ANTWERPEN

WITTE BANK

O.122	14	30	900	71.600	Z.240	3	35	700	46.730
O.281	15	45	1100	95.610	O.147	6	50	400	49.240
O.131	14	30	1100	88.620	O.184	6	50	400	40.420
O.105	13	30	1100	79.220	Z.209	4	40	550	48.990
O.243	12	35	800	67.310	N.819	6	70	400	56.590
O.268	10	40	850	71.630	N.741	6	80	400	52.980
WEST					N.737	6	60	500	46.980
O.532	8	50	700	62.835	O.327	4	40	—	19.520
N.806	6	90	400	48.005	Z.24	4	30	400	40.240
O.77	6	100	250	56.950	Z.201	4	40	500	57.950
O.152	6	40	600	50.900					
O.289	6	80	300	51.840					
O.346	3	100	200	45.950					

Zeer omvangrijke aanvoer. Meest korte reizen en goede kwaliteit. Goede prijzen die evenwel lager liggen dan verleden week. Hetgeen normaal is. Mooie Westvangsten. Kleine vangsten van de Witte Bank. Ook van IJsland blijft de aanvoer per schip klein. Te kleine opbrengsten voor de Witte Bankers. Tongprijs is gevoelig gedaald.

Dinsdag 25 december 1956

Geen verkoop.

Woensdag 26 december 1956

IJSLAND									
O.331	18	350	—	195.320					
O.217	18	950	—	379.697					
O.89	18	750	—	344.755					
NOORDZEE									
O.94	12	170	—	138.510					
KANAAL									
O.342	15	80	800	109.640					
Z.745	15	100	500	90.075					
O.87	14	70	800	76.770					
WITTE BANK									
Z.419	13	30	1300	95.835					
O.282	13	50	1100	81.860					
O.279	13	30	800	69.430					
OOST									
Z.199	8	120	1000	91.010					
Z.472	10	80	1000	112.175					
Z.733	6	100	800	76.590					
Z.93	8	130	1500	124.110					
WEST									
N.820	6	100	800	64.465					
Z.477	6	60	800	61.190					
O.196	6	100	400	63.180					
O.15	6	100	600	76.974					
Z.480	7	100	800	82.390					
Z.556	5	50	300	32.060					
O.135	6	60	300	47.290					
Z.537	5	20	450	455.240					
O.33	4	50	—	39.280					
B.603	4	20	—	26.470					
Z.544	4	50	1000	74.740					
Z.510	5	50	400	35.680					

Kleinere aanvoer dan op de maandagmarkt. Weer veel vis van de West. Kabeljauw is zeer duur. Kleine Kanaalvangsten. Tongprijs is gestegen, ook voor IJslandse soorten worden hogere prijzen betaald.

	22-12-1956	24-12-1956	26-12-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	53,50	35,—47,40	41,—50,50
3/4 tongen — Sole 3/4	63,20	45,80-54,—	48,40-58,—
Bloktongen — Sole moyenne	66,20	47,40-56,60	45,60-57,80
Voor-kleine — Petite	56,80-57,40	41,—48,—	39,50-44,60
Kleine tongen — Toute petite	43,20	29,80-40,—	25,60-33,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	60,70	38,—52,—	36,—46,80
Middel — Moyenne	.....	28,50-36,—	24,—33,—
Kleine — Petite	29,70	14,50-20,60	12,90-17,80
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	7,—11,—	5,40-8,—
Grote iek — Grosse	.....	7,60-12,—	6,80-9,60
Kleine iek — Petite	.....	8,—11,—	6,—9,20
Iek 3e slag — 3e sorte	9,20	8,—9,—	7,—9,60
Platjes — Toute petite	6,—	3,40-6,—	3,40-5,60
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	11,40	15,40
Middel — Moyen	.....	8,—9,50	13,80
Kleine — Petit	.....	3,20-8,40	3,20-10,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	27,50	.....
Middel — Moyen	.....	11,50-23,—	14,—19,40
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	7,—12,—	5,50-17,40
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	21,60	13,80-19,40	15,40-24,60
Gullen — Petit cabillaud	13,70	3,40-14,—	3,60-17,40
Hozemondhamme — Baudroie	.....	16,50-24,—	22,—
Wijting — Merlan	4,60-5,—	2,20-4,60	2,20-3,60
Schar — Limande	.....	.....	6,—
Steenschol — Sole limande	.....	10,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	9,70-10,20	10,—11,40
Hondshaai — Roussette	.....	7,20-7,60	8,80-10,60
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	2,70-5,60	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	24,—
Keilrog — Raie radiée	.....	13,—19,50	20,—23,—
Zeekefiet — Langoustine	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	8,40-19,40	17,—
Zeebaars (kiipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	4,—5,—	5,—7,—
Leng — Lingue	.....	8,20-8,50	.....
Schartong — Cardine	.....	7,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	1,50-1,90	1,50-1,60
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	8,60-9,50	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	10,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....
	.....	4,40	.....

KERSTFEEST

in de IBIS



De keuken was in volle bedrijvigheid voor het bereiden van 't feestmaal

Vooraleer in verlof te gaan, hebben onze kinderen van de Ibis van een prettig Kerstfeest genoten. Door toedien van het «Nieuwsblad van de Kust» en het «Visserijblad», werd hun Vrijdag jl. 's middags een heerlijk diner aangeboden. De Heer Vandenberghe Pr. was zelf komen zien en hij scheen al even voldaan bij het zien van al de glunderende gezichten en de gulzige monden waarin één na één de smakelijke brokjes van het voorgerecht en de lekkere konijnenstukjes verdwenen. De koks en het personeel hadden hun best gedaan om het de kinderen lekker te laten smaken.

's Avonds was het al even fijn! Na de koekeboterhammen en de cacao werden de tafels aan de kant geschoven en samen met de Directeur en het personeel schaarden de Ibiskers zich rond de Kerstboom en de Kribbe. En nu ging het in

non-stop voor meer dan twee uren: kerstliederen, akkordeon, kluchtjes, toneeltjes en gezelschapspelen gingen hun gang. Als begeleiding was er veel gekraak van notendoppen en kastanjes, want ook daaraan had de Directeur gedacht. Toen naar het einde toe de jongste snaken dan nog hun plaats verlieten en lustig aan 't dansen gingen, was er geen houden meer aan. 't Was er gezellig en het personeel met hun directeur verdienen een pluimpje voor de wijze waarop deze kinderen vertroeteld worden. Ze schijnen niet meer in een Wezenhuis zoals vroeger van hen kon gezegd, maar in een school met internaat, waar ze opperbest verzorgd worden.

Na nog een paar wijze woorden en goede raadgevingen van de Directeur, eindigde het welgeslaagde feest met het afscheidslied en ons volkslied.



Ze vinden zelfs niet eens de tijd op te kijken naar de fotograaf, zó smaakt het lekkere eetmaal hen!

Ijmuiden

Door vertraging in de post, wegens de kerstfeesten, kwamen de marktberichten en het nieuws uit Ijmuiden, ons te laat toe. We verontschuldigen ons bij onze lezers voor deze leemte.

BETAAL TIJDIG UW ABONNEMENT

Wanneer U bij de doortocht van de brievenbesteller uw postabonnement niet hebt kunnen hernieuwen, denk eraan dat het vóór einde maand dient betaald.

HOE TE WERK GEGAAN ?
U kunt rechtstreeks betalen op het postkantoor.

Woont U buiten de kom van de gemeente, dan kunt U het abonnementsgeld toevertrouwen aan de brievenbesteller van ronde, mits een betaling van een toeslag van 2 F. Hebt U een postcheckrekening, dan schrijft U het bedrag over op postrekening nr 41.89.87 van «Het Visserijblad».

En gaat dat allemaal niet... stuur ons een postkaart. Wij laten dan door de post een nieuw kwijtschrift aanbieden, en zorgen ervoor dat uw abonnement regelmatig verder loopt.



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

N. PARLEVLIET Jr.

BEDERIJ en
HABINGGROOTHANDEL
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)

SUFFOLK FERRY UIT DE DIENST WEGENS AANVARING

In de thuishaven der Ferry-Boats te Harwich, gebeurde er een aanvaring tussen de Suffolk Ferry die uitvaarde en de Norfolk Ferry die invaarde. De aanvaring was zo hevig dat de Suffolk Ferry voor minstens één maand buiten dienst zal zijn. De aanvaring deed zich voor wegens een dichte mist die over de haven hing, alhoewel beide schepen over radar beschikken. Ook de Norfolk Ferry liep schade op doch zal de dienst blijven verzekeren. De oude Essex Ferry komt aldus terug in dienst, in afwachting dat de nieuwe Essex Ferry rond half januari in de dienst weer komt.

NUMMERPLATEN VAN MOTORVOERTUIGEN ONGELDIG

In het Staatsblad van 22 december verschijnt een ministerieel besluit waarbij de nummerplaten, oud model, voor motorrijwielen, motordriewielers en motorvierwielers ongeldig worden verklaard.

De houders van nummerplaten en inschrijvingsboekjes, oud model, voor motorrijwielen, motordriewielers en motorvierwielers, die wettelijk het gebruik van die platen hebben en die de kosteloze vervanging daarvan wensen te bekomen, moeten vóór 1 januari 1957, hun aanvragen richten tot het politiebureau van hun woonplaats of verblijfplaats.

Vanaf deze datum zullen de politiebureau's deze aanvragen niet meer mogen aanvaarden.

en GODTSCHALCK

Maandagavond werd het feest ingezet door Mw Vandenberghe, directrice van deze instelling, met het geven van geschenken aan de oude vissers. Radio, televisie en een mooie kerstboom brachten de stemming er in.

Voor één keer ging men laat slapen en kregen ze elk twee goede borrels zodat ze er buiten het gezicht geen moesten gaan pakken. Kerstdagmorgen was het koekebrood en 's middags lekkere soep,

voorgerecht, kiekens met appelmoes, elk een paar pakjes tabak en een lekker stuk taart.

Daarenboven werd voor nieuwe pantoffels gezorgd en deed de televisie alleen een aangename avond doorbrengen.

De heer Vandenberghe was persoonlijk tegenwoordig, daar het sedert 20 jaar is dat hij het Kersten Nieuwjaarsfeest helpt aange-naam maken voor onze oude vissers op Godtschalck.

NIEUWPOORT

Table with 4 columns (20-12, 21-12, 24-12, 26-12) listing various fish species and their prices.

ZEEBRUGGE

Table with 3 columns (24-12, 26-12, 27-12) listing various fish species and their prices.

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

VRIJDAG 21 DECEMBER

Table listing boat names (Z.491, Z.520, etc.) and their respective catches.

ZATERDAG 22 DECEMBER

Table listing boat names and their catches for Saturday.

MAANDAG 24 DECEMBER

Table listing boat names and their catches for Monday.

WOENSDAG 26 DECEMBER

Table listing boat names and their catches for Wednesday.

DONDERDAG 27 DECEMBER

Table listing boat names and their catches for Thursday.

IJSLANDSE VISSOORTEN

Table with 4 columns (24-12-1956, 26-12-1956, etc.) listing fish species and prices.

Table with 7 columns (Datum, Vangsten, Kgr, F, Min., Max., Gem.) for fish catches.

VISAANVOER TE OOSTENDE

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Oostende.

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Oostende.

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Oostende.

IJLE HARINGAANVOER TE OOSTENDE

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Oostende.

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Nieuwpoort.

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Zeebrugge.

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Nieuwpoort.

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

Table with 7 columns showing fish catch statistics for Nieuwpoort.

OUDE GAZETTEN TE KOOP.

Zich wenden bureel blad.

Verwachtingen

MAANDAG 31 DECEMBER :

IJsland : O.91 (1300 b. als volgt : 150 b. kabeljauw, 100 b. koolvis, 200 b. leng, 100 b. gullen, 150 b. wijting, 150 b. schullen, 100 b. p. nen, 150 b. schelvis, 150 b. toien, 50 b. schaat, 10 b. heilbot). IJsland : O.286.

Kanaal : O.66 ; O.118 ; O.120 ; O.262 ; O.183 ; O.232 ; O.132 ; O.119 ; O.102 ; O.228 ; O.326 ; Z.546 ; Z.226 ; Z.421.

Noordzee : O.305 ; O.242 ; O.237 ; O.239 ; O.295.

Oost : Z.547 ; Z.539.

West : O.246 ; O.128 ; O.345 ; O.276 ; O.184 ; Z.24 ; Z.201.

WOENSDAG 2 JANUARI

IJsland : O.86 ; O.269.

Noordzee : O.329 ; O.231 ; Z.459.

Kanaal : O.115 ; O.155 ; O.165 ; Z.543. Witte Bank : O.200 ; O.227 ; Z.444. Oost : Z.549. West : O.196 ; O.77 ; O.33 ; O.135 ; O.346 ; N.806.

VERMOEDELIIK :

Van 120 tot 239 PK : 26-12 : O.327 (W), O.152 (W), O.532 (W), O.147 (W). Van 240 tot en meer : 17-12 : O.348 (K).

VISHANDELAARS !

NEEMT EEN

A 30NNEMENT

OP ONS BLAD !

vishandel en nijverheid

Handelsakkoord :

Benelux - Denemarken

Voor de eerste maal werd sinds de bevrijding een handelsakkoord afgesloten met Denemarken. Dit akkoord werd afgesloten in Benelux-verband.

Evenwel werd dit handelsakkoord zodanig opgevat dat de belangen van beide Benelux-landen (Nederland en België), althans voor wat de visinvoer betreft, werden in acht genomen.

België en Nederland hebben aldus met Denemarken gekontraakteerd elk voor de invoer van 900 Ton verse zeevis, van 1 december 1956 tot en met 30 november 1957. Het transit van deense vis van Nederland of België naar België of Nederland is verboden en geen der beide Beneluxpartners is verplicht het saldo van de andere partner over te nemen. Eveneens is bepaald dat dit contingent niet mag overschreden worden tenzij in overeenkomst tusschen de twee Beneluxpartners.

Voor België is dit contingent verdeeld als volgt :

1^o trimester (januari-februari-maart) : 160 T.

2^o trimester (april-mei-juni) : 200 T., waarvan 135 T. geep.

3^o trimester (juli-augustus-september) : 135 T.

4^o trimester (oktober-november-december) : 300 T.

Het saldo van deze trimesters kan enkel overgedragen worden op de volgende trimester zo dit geen storing verwerkt op de binnenlandse markt.

Van het contingent blijft nog een reserve van 105 T, die over de vier trimesters kan verdeeld worden volgens de behoeften.

Het contingent geldt zowel voor industriële als voor handels invoer. Dit werd vastgesteld aan de hand van de invoercijfers voor het jaar 1955.

Hoewel we moeten opmerken dat 1955 een uitzonderlijk jaar is geweest voor de visserij, jaar waarin zekere toegevingen gedaan werden tegenover de invoer, is de handel hier in zekere zin bevoordeeld. Temeer, daar het voorgestelde contingent steeds een minimum zal zijn en de handel bijgevolg zeker zal zijn altijd dit contingent ter beschikking te hebben, wat er ook moge gebeuren.

Anderzijds moeten we toch toegeven dat door het Ministerie van Landbouw belangrijke schikkingen werden bekomen die het mogelijk maken de belangen van de zeevisserij verder te behartigen. Inderdaad, door het handelsakkoord worden de werkzaamheden van het invoercomité wel beperkt, en vergemakkelijkt, maar volstrekt niet uitgesloten, zodat er toch altijd een mogelijkheid bestaat om tussen te komen en de belangen van de visserij te verdedigen.

We kunnen het contingent zeker niet overdreven noemen. Veel hangt echter af van hoe dit eerste proefjaar zal verlopen.

Intussen moeten we onze Minister van Landbouw en zijn diensten die tot de verwezenlijking hiervan hebben medegeholpen gelukwensen met hun prestatie en de beste dank uitdrukken namens de visserij.

MARKTOVERZICHT

GENT

VAN 15 TOT 21 DECEMBER

Tongen 3/4 100 ; voor-kleine tongen 80 ; grote tarbot 90-100 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine tarbot 55 ; repen kleine griet 55 ; kleine iek 32-38 ; middelmatige schelvis 35-55 ; rog 25 ; gekuiste rog 40-50 ; kabeljauw 44-65 ; gullen 30-25 ; wijting 18-25 ; gepelde hondshaai 50-45 ; repen zeebaars 60 ; schartong 30 ; ijle haring 30-18 ; garnaal 80-90 F per kgr.

BRUSSEL

VAN 15 TOT 21 DECEMBER

Voor-kleine tongen 96 ; grote tarbot 120 ; kleine tarbot 54-60 ; kleine griet 45-50 ; kleine iek 35-45 ; middelmatige schelvis 60-68 ; kleine schelvisrepen 50-60 ; gekuiste rog 75 ; kabeljauw 60-80 ; repen gullen 50-60 ; hozemondhamme 60-70 ; wijting 24-30 ; repen wijting 50 ; steenschol 42-50 ; makreel 26-35 ; repen zeebaars 52-60 ; repen leng 50-60 ; ijle haring 15-23 ; garnaal 90 F per kgr.

NIEUWE METHODE OM HARING TE ROKEN

Het zal wel niet de eerste maal zijn dat gepoogd wordt de schouwrookerij te wijzigen. En met rede. Vermijden we dat het roken van haring in een schouw sedert eeuwen gebeurt zoals nu.

De schouwrooktechniek heeft alle denkbare nadelen zonder ook maar één voordeel te hebben.

Als we een roker aan het werk zien, in de pijnlijkste omstandigheden, blootgesteld aan vele wisselvalligheden waar hij machte oos tegenover staat, en daarbij nooit op voorhand weet wat het loon van zijn noeste arbeid zal zijn, dan

moet het ons geenszins verwonderen dat de jonge generatie het vertikt om de vader, roker, op te volgen.

Heel wat rokerijen verdwijnen. Niet omdat zij niet leefbaar zijn. Alleen omdat de arbeid die het roken vergt meer is voor de mens van onze eeuw.

Hoe meer kleine rokerijen verdwijnen, hoe gemakkelijker de overblijvenden hun produkten van de hand doen ; hoe minder zorg aan de kwaliteit wordt besteed en het is zeer goed mogelijk dat het zo ver komt dat de op de markt gebrachte produkten er nauwelijks als mensenvoeding zullen doorkunnen.

Laat ons erkennen dat het moeilijk is een gerookte haring te vinden die GOED is. Ik bedoel, een gepast zoutgehalte, degelijk gedroogd en gerookt. De kleinhandelaar draagt hier ook een verantwoordelijkheid.

Deze regels werden ons geïnspireerd bij het bezoek aan de haring-inleggerij-rokerij ALBLA te Gent. Hier kan geen sprake zijn van publiciteit daar dit blad enkel in handen komt van vaklui.

Wij hadden gehoord dat door deze firma een rookinstallatie was gebouwd waarin niets van de schouwrookerij is overgenomen. Wij hebben een bezoek gebracht aan deze inrichting en de beheerder die instaat voor het technologisch gedeelte, bereid gevonden uitleg te verstrekken.

— Mijnheer de beheerder, hoe zijt gij er toe gekomen een dergelijke rookinstallatie te bouwen ?

— Ja, hoe zijn we daartoe gekomen ? Alles is eigenlijk begonnen met de inleggerij. Ook deze techniek heeft niets te zien met de oude manier van inleggen. De resultaten ervan zijn verbluffend. Onze klanten vroegen ons ook naar gerookte haring. Wij wisten wel wat hun bedoeling was. Ook de gerookte haring zou, evenals onze haringmarinaden anders moeten zijn dan anders. Wij hebben geduldig het roken bestudeerd en ziehier het resultaat.

— Wat is roken eigenlijk ?

— Mijnheer de redakteur, gij vraagt me een heel boek ineens. Het roken is inderdaad zeer uitgebreid. Tegenover het roken is inleggen een kinderspel. Denken we daarbij niet dat het een kinderspel «is». Bij het roken komt heel wat kijken. Zouten, ontzouten, drogen, temperatuur, vochtigheidsgraad, droogtijd, «rook», rookdichtheid, rooksnelheid, rooktijd, enz... Om dit alles goed te onderzoeken zou wel een paar uur nodig zijn.

— Ja, ik begrijp dat U uw kennis zo maar niet wenst te publiceren...

— Niet akkoord, mijnheer, ik ben bereid aan iedere belangstellende alle uitleg te verstrekken. Organizeer een konferentie voor de rokers en ik kom.

— Zou dat de belangstelling wekken van de rokers ?

— Kom, Jos, we gaan niet zagen, hé, we kunnen d'er beter ne pot op pakken !

HOOGWATER

DECEMBER

28 vrij	10.22	04.29	43	11
	22.56	17.07	43	9
29 za	11.19	05.30	44	9
	23.45	17.59	43	8
30 zo	—	06.21	—	7
	12.08	18.41	45	8
31 ma	00.24	07.04	44	6
	12.49	19.18	46	8

JANUARI

1 di	01.01	46	07.43	5
	13.25	47	19.52	8
2 wo	01.35	47	08.20	4
	14.03	48	20.28	7
3 do	02.13	48	08.67	4
	14.41	49	21.04	7
4 vrij	02.50	49	09.34	4
	15.18	48	21.41	7

Aan onze Abonnten

Het Postbeheer biedt thans de kwijschriften aan voor de **HERNIEUWING** van de abbonnten op

HET VISSERIJBLAD

Gelieve goed nota te nemen, dat deze kwijschriften slechts **EENMAAL** aangeboden worden.

De prijs tot einde 1957 is 200 fr. Voor zes maanden is de prijs 100 fr. en voor drie maanden 50 fr.

De lezers die zich wensen te abonneren, kunnen dit doen door postoverschrijving op nr 4189.87, of op onze burelen : **SINT JORISSTRAAT, 18, OOSTENDE.**

BUITENLAND : NEDERLAND 15 gulden en ANDERE LAN- DEN : 250 fr.

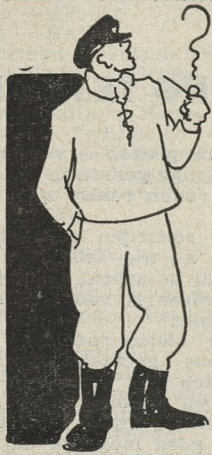
Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

"MARTINET"

voor schepen van
kleine tonnemaat



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

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

OOSTENDE : 21, H. Baelskaai
ZEEBRUGGE : 4, Wandelaarstraat
NIEUWPOORT : 18, Hoogstraat

HAVENBEWEGING TE ZEEBRUGGE

Volgende schepen liepen onze haven binnen om goederen te laden of te lossen :

Belgisch Ms. «Amethyste» van Tilbury met 112 ton stukgoederen, vertrok daarna op ballast naar Oostende.

Noors Ss. «Karma» op ballast v. Calais naar onze haven, vertrok naar Kopenhagen met 1421 ton cokes.

Duits Ms. «Trotzenburg» op ballast van Antwerpen, vertrok naar Kopenhagen met 590 ton cokes.

Turks Ss. «Nurfan» op ballast van Artay, vertrok naar Emden met 60 ton kolen.

Noors Ss. «Bro» op ballast van Almeirs, vertrok naar Aarstadt met 71 ton fuel oil.

Belg. Ms. «Nijverheid» kwam naar Zeebrugge met respectievelijk 359 en 362 ton diesel-oil en vertrok iedermaal terug naar Antwerpen op ballast.

Frans Ss. «Harlé» van Boulogne op ballast, vertrok daarna terug naar Boulogne met 11 ton fuel-oil.

Italiaans Ss. «La Valetta» van Emden op ballast, vertrok naar La Spezia met 251 ton fuel-oil.

Frans Ss. «Montaigne» van Boulogne op ballast naar onze haven, vertrok terug naar Boulogne met 63 ton fuel-oil.

Belg. Ms. «Nijverheid» van Antwerpen met respectievelijk 360 en 353 ton diesel-oil en vertrok daarna op ballast terug naar Antwerpen.

Belg. Ms. «Internos» van Antwerpen met 371 ton diesel-oil, vertrok op ballast naar Antwerpen.

Frans Ss. «Champlain» van Boulogne op ballast naar onze haven,

vertrok dan terug naar Boulogne met 66 ton gas-oil.

Noors Ss. «Snar» van Aviles met 4864 ton cokes, vertrok daarna op ballast naar Antwerpen.

Belg. Ms. «Capitaine Limbor» op ballast van Antwerpen, vertrok dan met 281 ton stukgoederen naar Las Palmas.

Noors Ms. «Gracia» p ballast van Rouen, vertrok daarna met 119 ton stukgoederen naar Moss.

Zweeds Ss. «Cetus» van Antwerpen naar onze haven om hersteld te worden, vertrok daarna verder naar Casablanca.

Duits Ms. «Leanna» van Quebec met 381 ton stukgoederen, vertrok daarn op ballast naar Bremen.

Duits Ms. «Enny Ottens» op ballast van IJmuiden, vertrok daarna naar Meestved met 1713 ton cokes.

Duits Ms. «Transerie» van Montreal met 452 ton stukgoederen, vertrok daarna op ballast naar Rotterdam.

Frans Ss. «Dupeire II» van Boulogne op ballast, vertrok daarna terug naar Boulogne na 46 ton gas-oil ingenomen te hebben.

Nederlands Ms. «Geeststroom» van Goole met 320 ton kolen, vertrok daarna op ballast naar Rotterdam.

Frans Ss. «St. Ide» van Boulogne op ballast naar onze haven, vertrok daarna terug naar Boulogne met 62 ton fuel-oil.

Nederlands Ms. «Diet» op ballast van Rotterdam, vertrok dan naar Goole met 496 ton oud ijzer.

Duits Ms. «Renate Decker» op ballast van Antwerpen, vertrok naar Goole met 290 ton oud ijzer.

Spaans Ms. «Astene Sexto» op ballast van Londen, vertrok naar Tanger met 424 ton aardappelen.

Duits Ms. «Spitzerdorf» op ballast van Terneuzen, vertrok naar Aalborg met 650 ton cokes.

-d6iù!MbeDp po

VAN COUDEKERKE - HEIST EN DE ONTZANDING

Sinds het ontstaan van de haven van Zeebrugge en het einde van de eerste wereldoorlog, is Heist niet langer meer het typisch vissersplaatsje gebleven.

De moderne tijd is er over gegaan en ook onze vissers zijn een ander leven gaan leiden. De sloepen zijn van het strand verdwenen, de schilderachtige vissershuisjes, met hun lage daken en vensterluiken, hebben plaats gemaakt voor moderne gebouwen terwijl ook het ganse vissersbedrijf aan de nieuwe toestand werd aangepast. Over het verleden en het harde leven van de Heistse vissersbevolking werd een sluier geworpen.

Alleen de prachtige dansgroep «De Heistse Klakkertjes» doen ons nog af en toe eens denken aan vroegere zeden, terwijl we daar ook nog de Noordzee hebben, die blijft voortbestaan, net als in deze vervolgen tijden. Een zee vol leven en afwisseling.

COUDEKERKE

De Noordzee, waarin voor Heist het ganse verleden rust en waarvan ook wel de toekomst afhangt.

Het is immers een feit, dat 600 à 700 jaar geleden, de Noordzee veel verder achteruit getrokken was en dat toen in de omgeving van Middelburg (Holland) een plaats bestond, die de naam droeg van Coudekerke. Ook wel eens geschreven «Coudekerque» of «Coudequerque». Heist was toen een leen van Coudekerke.

Die zelfde Noordzee, waartegen momenteel met alle beschikbare middelen gestreden wordt om een verdere ontzanding te voorkomen, zou echter Coudekerke overweldigen en aldus het klein vissersdorpje Heist doen ontstaan.

Geleidelijk kwamen na dit feit vissersfamilies zich te Heist vestigen, want Heist bezat reeds een kerkje, welke weliswaar meer dan 800 m buiten het dorpje was gelegen, maar toch diende als bakken voor de vissers, welke ter visvangst gingen.

Heist was definitief geboren en zou verder opgroeien tot de heden ten dage gekende bloeiende badstad.

DE RESOLUUT

Vele geschiedkundige gegevens over Heist bestaan er niet. Het leven van de Heistse vissers, welke in de «goede oude tijd» (?) de ganse bevolking van deze plaats uitmaakte, was zoals in de andere dorpen of steden langs de kust.

Maar toch kwam de Noordzee af en toe haar stempel leggen op een ander feit, welke zich te Heist voordeed.

Zo ook was dit het geval, toen in april 1887 de Noorse driemaster «Resoluut» te pletter sloeg om een strandhoofd. Daags te voren was het mooi weer, maar het rook nog naar de winter. 's Nachts werd het schip door een storm verrast. Door vorst en sneeuw was het de bemanning onmogelijk de zeilen omlaag te halen en zo werd de driemaster de speelbal van de zee. Het schip dreef naar de kust en sloeg aan stukken tegen een golfbreker op het strand. De opgeroepen reddingsdienst stond hier voor een moeilijke taak, doch enkele dappere Heistse vissers, hebben zich onderscheiden, waardoor er slechts 2 mensenlevens te betreuren vielen. Nog dagelijks wordt er over de resoluut gesproken, maar daarmee wordt thans meestal het bewuste strandhoofd bedoeld.

DE ONTZANDING

Vindt Heist haar ontstaan in een grillige Noordzee, dan dient er thans meer dan ooit op gewaakt, dat die zelfde zee het strand niet volledig zou inpalmen.

Honderd jaar geleden, stond te Heist het eerste gasthof «Hotel du Phare» in de duinen aan de westzijde van de zeedijk. Nog vele jaren nadien, had Heist een benijdenswaardig strand. Zand en nog zand, met prachtige duinen.

Heden ten dage, wordt er om zand geschreeuwd. De ontzandingsprocedure heeft een onheilspellende omvang genomen. Zowel te Heist als te Duinbergen en ook nog verder aan de Oostkust, haalt de Noordzee nog dagelijks zand weg.

De schuld ligt bij de «Appelzak» wordt er gezegd. We horen fluisteren dat het bouwen van een tweede muur de oplossing zou brengen. Er worden proeven gedaan in laboratoria, strandhoofden verlengd en in andere vormen gebouwd. Maar intussen moet de staat miljarden besteden om zand op te spuiten of aan te voeren omdat dit het middel is met een direct resultaat, zonder nochtans een waarborg te geven voor een lange termijn. Het is een strijd van mens tegen de natuur. En net als in het verleden zal ook in de toekomst de Noordzee beslissen over de verdere bloei of verval van Heist als badplaats. Het wordt een strijd tussen natuur en het menselijk vernuft.

REDERS,

Voor uw garen en netten in

NYLON

wend U tot

S. C. A. P.

H. BAELSKAAI, 27 — Tel. 729.51

1957 voorspelt niets goeds voor het garnaalbedrijf, of zou de redding komen van het overbekende Zeewetenschappelijk Instituut?

De Belgische Noordzeegarnaal werd, wordt en zal steeds op prijs gesteld worden door de fijnproevers.

Laat ons tenminste verhopend dat onze befaamde, lekkere garnaal zal te genieten blijven voor al onze lekkerbekken.

Nu, de donkere wolk, die sinds jaren over onze Belgische garnaalvisserij hangt, begon op te klaren. Nu, de wankelende garnaalvisserij opflakkert door minder wisselvallige vangsten, komt er spijtig genoeg een veel misselijker wolk aanschrijven: Het in de lucht zwevend verbod van het gebruik van boorzuur als conserveermiddel voor garnaal en het uitblijven van een geschikt vervangingsmiddel voor boorzuur.

De binnenlander maar ook de buitenlander kent onze Noordzeegarnaal als een der sublimste delikatessen van de Belgische keuken. Parijs en een heel groot deel van Frankrijk verkiest ons Belgisch produkt boven hun rose garnaal om zijn vaster en pittiger visvlees en dit niettegenstaande de zeer nadelige wisselkoers, zonder de garnaal met boterham en een pint bier te vergeten, die door toeristen en mensen uit de kuststreek zo naar waarde geschat worden.

Zou het geen schande zijn moest dit nu allemaal afgedaan zijn? En de Belgische garnaalvisserij, en de garnaalhandel, die er sinds jaren slecht aan toe zijn, zouden die nu helemaal naar de vaantjes gestuurd worden? Werf ja dat de garnaalvoerder in de mijn in de Belgische Staatshuishoudkunde wel voor 150 miljoen frank tussenkomt. Globaal wordt er in het garnaalbedrijf voor 250 miljoen verhandeld.

En het verbruik van garnaal in België is zo groot, dat men nog garnaal uit Nederland moet aanvoeren.

Daarbij komen nog de nevenbedrijven: scheepsbouw, motorfabrieken, touwslagerijen, netfabrieken, pellerijen, enz...

Alleman, die iets of wat te maken heeft met de visserij, weet hoe snel de bederfelijkheid van garnaal werkt. Dit is ook zo voor de andere schaaldieren, zoals kreeft, krabben en langoustinen. Een schelkundig bewaringsmiddel drong zich dan ook zeer vroeg op tijdens de grote vlucht, die het garnaalbedrijf nam, na de oorlog van 1914-1918. In België werd het gebruik van boorzuur als conserveermiddel voor de garnaal sinds 1921 toegelaten. Economisch had deze toelating een grote betekenis. Tot grote welvaart van de kustbevolking kon de garnaalhandel van België een groter afzetgebied zowel in binnen- als buitenland bewerken. Voor het gebruik van boorzuur moest de garnaal bijna allemaal aan de kust verbruikt worden en dan nog binnen de 48 uur na de vangst. Hierna is de kleur van de garnaal verschromp, al is hij gepeld of niet. Het pellen wordt bijzonder moeilijk en het verlies is ook gro-

ter. Daarenboven zijn de garnalen ondertussen taai geworden in plaats van te knappen tussen de tanden en bederven ze vlug.

Er zou gezocht worden naar een vervangingsmiddel van boorzuur, want de kooktijd van garnaal kan niet opgedreven worden zonder aan de smakelijkheid van de garnaal te schaden. Daar de garnaal in pekkel gekookt wordt, is de temperatuur ook beperkt. IJzen na koken is ongewenst, want dan gaan, behalve de smaak, veel vitaminen en eiwitbestanddelen verloren in het smeltwater. In de koelkamer kan ongepelde en gepelde garnaal maandenlang bewaard worden op voorwaarde dat zij vooraf met boorzuur werden bepoederd.

Dit gebruik bleef steeds beneden 1 %.

Als er gegronde redenen zijn om boorzuur te verbieden, zijn er ook gegronde redenen om een kiemdodende of kiemremmende stof in garnaal te gebruiken.

Bij niet oedeelkundig en dagelijks gebruik heeft boorzuur en zijn samenstellingen vast een schadelijke werking op het lichaam. Dit werd nog maar een paar jaar geleden vastgelegd in Amerika. Boorzuur schijnt zich op te stapelen in de lever en wordt zeer traag uitgescheiden. Als er nu dagelijks boorzuur bijkomt, dan kan dit een gevaar meebrengen. Dit werd in Amerika waargenomen met helaas dodelijke afloop bij zuigelingen, die voor huiduitslag met boorzurttalk, boorzuurvaseline en boorzuroplossing verzorgd waren geworden. Zonder de vergissing te vergeten van de verpleegster die borelingsjes boorzuurwater (eau boriq ) voor suikerwater gaf. Ouderen van dagen, leverlijders en zelfs normale mensen, die er gevoelig voor zijn, kunnen spijsverteringsstoornissen en huidziekten vertonen.

Garnaal is nu geen dagelijkse kost en wordt niet bij kilo's gegeten. Een kilo ongepelde garnaal in de huiskring opgepeuzeld, levert hoogstens 350 gr. garnaalvlees. Door zijn kostprijs dient garnaal veelal slechts als versiersel in vis-schotels. Heeft het Ministerie van Volksgezondheid een gegronde reden om boorzuur in melk en boter te verbieden, die dagelijks verorberd worden, het gebruik van boorzuur in de garnaalnijverheid kan wellicht geduld worden, voor zover het niet 1 % bereikt.

Het is echter de uitdrukkelijke wens van de Belgische Garnaalnijverheid het eerste, het beste conserveermiddel aan te nemen dat gelijke bewaringskracht heeft voor de garnaal en geen schade aan de mens kan berokkenen.

Begin 1956 werden alle Zeewetenschappelijke Laboratoria van heel Europa gealarmeerd. En ze zetten zich aan het werk om een minder schadelijk vervangingsmiddel van het boorzuur op te sporen.

We zijn nu een paar dagen v or 1 januari 1957, datum die fataal kan worden voor onze garnaalvisserij.

WAT HEEFT ONS ZEEWETENSCHAPPELIJK INSTITUUT NU AL UITGERICHT ?

Bij ons weten werd tot nog toe niets gepresteerd, want nergens werd van ons Instituut een mededeling over het garnaal-boorzuurvraagstuk gevonden.

Bij ons weten werd ook tot nog toe geen contact gezocht tussen het Zeewetenschappelijk Instituut en de mensen uit de praktijk. Nochtans zijn het slechts de mensen uit het garnaalbedrijf, die het boorzuur-garnaal-vraagstuk het best kunnen omschrijven. Hoe zou dit Instituut degelijk in contact kunnen komen met de visserij-middelen als de enige wetenschaps-mens van dit overbekende Zeewetenschappelijk Instituut zich niet eens kan verstaanbaar maken in het Vlaams. En dit niettegenstaande de taalwet van 1932, die in zijn eerste artikel beweert, dat elke openbare instelling of instelling van openbaar nut in Vlaams België moet geleid worden door iemand van de Vlaamse taalrol.

Nooit zien we die bioloog en daaraan wordt 60 duizend frank per jaar betaald.

RAZZIA IN DE VISMIJN TE ZEEBRUGGE

Op bevel van de prokureur des Konings te Brugge, hebben de gerechtelijke diensten een groot-scheepse razzia gehouden in de vismijn, dit als gevolg van een naamloze brief met klachten tegen bepaalde firma's. Het opzet was eigenlijk de dader te vinden van de talrijke visdiefstallen die de laatste tijd in en om de vismijn gepleegd werden. Woensdagmorgen, omstreeks vijf uur, bezetten een 35 man sterke politiemacht alle straten die naar de vismijn leiden en ook het ganse vismijngebouw. Na deze versperring van in- en uitgangen werd een grootscheeps onderzoek ingesteld en de pakhuisen werden grondig onderzocht, zonder resultaat echter. Toch werden in een pakhuis enkele bennen vis gevonden, die geblauwd waren en dus rechtstreeks van de reder gekocht waren, zonder er mijnrechten op te betalen, doch dit was dan ook alles.

Donderdagmorgen was de rijks-wacht opnieuw ter plaatse, doch slechts met een vijftal man.

Momenteel wordt een onderzoek ingesteld, naar de schrijver van de naamloze brief, waarbij al diegenen die in betrekking staan met sommige firma's hun schrift moeten tonen. Deze anonieme brief zal waarschijnlijk nog een aardig staartje bijkrijgen, want het spreekt vanzelf dat de aangeklaagde firma's zich daarbij niet zullen neerleggen.

Wij vragen ons af waarom en wat werd er reeds gedaan voor de visserij.

En als je dan een staaltje wilt hebben over zijn visserijkundige kennis, bevelen we je aan zijn verslag over de garnaal na te slaan (Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen 1952). Je kunt je er echt een bult over lachen. Dan zie je best, dat die geleerde nooit een voet op een garnaalvisserivaartuig heeft gezet. De garnaalvisseren zouden nl. in de winter niet uitvaren, omdat de garnaal dan, van zohaast hij uit zee komt, bevriest en niet meer geschikt is voor de menselijke consumptie !!

Toch mogen wij, mensen uit het visbedrijf, maar groen lachen over ons Ministerie van Landbouw, die zulke geleerde bol de hand boven het hoofd houdt. Temeer daar het bestaan van de algehele garnaalvisserij en de garnaalhandel in hun handen ligt.

Ondertussen staat 1957 voor de deur en wordt het voor de garnaalvisserij, zo men die maatregel toepast, een katastroof. Eens te meer niemands fout !!

P. Vandenberghe.

NIEUWJAARSFEEST VOOR GODTSCHALCK EN IBIS

Elders in ons blad vinden onze lezers een verslag over de prachtig geslaagde kerstfeesten die in de Ibbisschool en in het Godtschalcktehuis werden gegeven, met de gelden door onze lezers bezorgd. De Ibisjongens en de oude zeeleiden zijn hiervoor ten eerste dankbaar. Ook voor de nieuwjaarsdagen willen wij aan beide inrichtingen een mooi feest bezorgen, wij rekenen er op dat onze lezers nog een kleine gift zullen storten !

Totaal der vorige storting : 18.184,—

Nieuwe storting :

Leon Van Eessel, Antwerpen . . .	5000
Luyens Albert, Zeebrugge . . .	50
André Berbras, Oostende . . .	100
Bank Soc. G�n. de Belgique . . .	250
Beliard, Crighton & Co . . .	500
Voor onze Ouderen en kleinen	250
Bank Crédit Ostendais . . .	250
Charles Ackein . . .	250
Jozef Deweert . . .	250
Van Putte, Gustaaf . . .	200
Louis Dedrie . . .	200
Gebrs Uterwulge, Heist . . .	500
Hartel Jules, De Panne . . .	300
Garage Ocean, Oostende . . .	200

300 jaar vishandel te Antwerpen

« Onlangs hoorden wij, op ene vergadering, gelukwensen aanbieden aan de heer Henri van den Bemden — ene welbekende figuur in de Vishandel en de Visserij — middens — ter gelegenheid van zijn 50-jarig jubileum bij de firma Etablissements van den Bemden, Frères, te Antwerpen. Als gevolg hiervan kregen we de gelegenheid met deze zeer ondervindingrijke groothandelaar een gesprek te voeren, waarvan we graag gebruik maken om over die verre en na bekende firma wat meer te vertellen.»

rijk fonds en er werden mij zelf meerdere registers toevertrouwd. Een zekere bevoegdheid in zake archieven is mij ten dele gevallen. Ik heb altijd van oude dokumenten een hobby gemaakt en ben overigens onder-voorzitter van de Genealogische Kring van Antwerpen.

In deze archieven lezen we o.m. het volgende :

« Op 3 maart 1662 richt Cornelis van den Bemden, jonggezelle van omtrent 21 jaar, een rekest tot de Burgemeester en Schepenen der Stad Antwerpen hoe dat hij



50 jaar en U hebt dat niet gevierd?

U kent mijn hekel aan officiële plechtigheden, in volstrekte intimiteit werd ik gevierd. Anderzijds heeft mijn firma een veel belangrijker jubileum te vieren binnen een zestal jaren en wel dit van haar drie honderdjarig bestaan.

300 jaar. Dit is buitengewoon. Dat gaat terug naar 1660. U moet zeker een der oudste firma's van België zijn.

Als niet de oudste toch wel tussen deze. Doch dit is niet zo wonderbaar voor wat betreft het tijdstip vóór de Franse Revolutie van 1792.

De Handel werd toen beheerd door de Gilden. Het viscoopers-Ambacht beheerde de Antwerpse Vishandel en beheerde deze op verstandige wijze en heel wel door zijn dekens en oudermannen. Deze beschikten over uitgebreide machten. De reglementering verëste onder andere, dat het Vrijmeesterschap in het Ambacht niet mocht overgebracht worden dan aan wie «van den bloede» was — het is te zeggen aanverwant aan diegenen van het Ambacht. Het is also dat het Vrijmeesterschap in het Vischvercoopers Ambacht bekomen op 8 maart 1662 door de eerste van den Bemden van vader op zoon overgedragen werd, tot bij de afschaffing der Gilde door de Franse bezetter in 1792. De zaken gingen later voort van generatie tot generatie om weldra een bestaan van drie eeuwen te bereiken.

Bezit U hiervan archieven ?

Ongelukkig zeer weinig, doch het Gildenarchief op het Antwerpse stadsarchief bezit een zeer belang-

geleert heeft het zijde roeden en — de alzo hij bevont » « de neeringe van dien cleyn was ende » sine hadde om het vischvercoopen te doen » vraagt de vrijstelling van een gedeelte der vaderlijke erfenis, ten einde een Vrijmeesterschap in het Vischcoopers Ambacht aan te schaffen. Daar hij nog minderjarig was, toen beneden 25 jaar, was het hem niet toegelaten over deze erfenis te beschikken. Hij is tot dit voornemen gekomen door toedoen van een zijner ooms, Jeremias Thibaut, Deken van de St Walburgisgilde (haringcoopers) tak van het Vischcoopers Ambacht. Een Vrijmeesterschap werd aangekocht op 8-3-1622 bij de erfgenamen van een onlangs overleden vrijmeester Peeter van Havenen.

Bij het afsterven van de eerste Cornelis van den Bemden had deze op 22 april 1716 een zoon als opvolger. — Het Vrijmeesterschap

ging over van vader op zoon als volgt :

Jan Baptist, 22 april 1716 — 12 september 1723.

Cornelis Franciscus, 12 september 1732 — 3 april 1760.

Philippus Jacobus 30 april 1760 — tot afschaffing van het ambacht.

Allen werden op zeker ogenblikken Deken en Ouderman van de Gilde.

En wat gebeurde er tijdens en na de Franse Jacobijnse bezetting ?

Philp Jacobus van den Bemden heeft haar gekend maar gelukte er in zijn handel voort te zetten. Hij was verscheidene malen Deken en Ouderman alsook Sekretaris van de Gilde geweest. Het franse Beheer schafte de Ambachten af, nam de goederen in beslag. Voor het Vischcoopers Ambacht begreep dit het Gildehuis, gelegen achter het Stadhuis der Stad Antwerpen in de Gilde Kamerstraat, alsook al het zilverwerk en andere goederen. De inventaris ervan is bewaard op het Archief, het was niet buitenmatig groot.

De zaken gingen voort tot bij het afsterven van Philippus Jacobus in 1819. Zijn zoon Henricus Timotheus Walburgis volgde hem dan op en ging voort met de rederij van de visserij door zijn vader begonnen. Henricus stierf vroegtijdig. Zijn weduwe, krachtad'ge vrouw, bestuurde de zaken onder de sociale benaming Wwe Henri van den Bem-

den en zonen tijdens de minderjarigheid van haar kinderen. De zaken werden later overgenomen onder de benaming J. vanden Bemden Broeders, door hare twee zonen Jacobus en Joannes. Deze laatste werd het actief element. Jacobus wendde zich naar de politiek. Hij werd achtereenvolgens gemeenteraadslid, Volksvertegenwoordiger en Senator.

Daar Joannes als vrijgezel tamelijk jong overleed, bleef Jacobus de zaken voortzetten om deze in 1898 over te maken aan zijn twee zonen; Henri mijn vader, en Edouard mijn oom. Mijn vader stierf op zijn 41e jaar. Ik kwam in de zaken op 16 jarige ouderdom, mijn broeders wanneer ze 18 jaar werden. Toen kwam de oorlog van 1914. — Er werden geen zaken meer gedaan. — Mijn broeder Maurice en ik waren overigens vrijwilligers van het eerste uur. Ik werd officier en gedomobiliseerd in 1919, nam ik het bestuur der firma in handen. In 1922 werden de zaken in Naamloze Vennootschap omgezet — haar huidig statuut. Mijn zoon Jacques trad tijdens de oorlog in de firma als beheerder. Hij sneuvelde te Antwerpen in 1944 als onderluitenant in de Weerstand. De heer Vanden Bemden maakte reeds in 1942 deel uit van het Geheim Leger en nam bij de bevrijding dienst als verbindingsofficier op het Engels Hoofdkwartier te Antwerpen. We'nige tijd nadien werd hij tot kapitein benoemd bij de Belgische Militaire Missie op zelfde post.

De heer Henri Vanden Bemden richtte verder de Cooperatieve Maatschappij VERINVI, Visgroepeerings op, die onderhandelde met het Ministerie van Bevoorrading. Verscheidene missies werden door dit Ministerie aan hem toevertrouwd, en hij verwezenlijkte voor hare rekening belangrijke aankopen. VERINVI verzekerde de verdeling van al de door het Ministerie ingevoerde vis aan de Grossisten-Verdelers van het land.

Sedert de oorlog zijn twee jonge Van den Bemden's: Jean en Michel — zonen van zijn broeder Walter, in de firma getreden. Zij vertegenwoordigen de 10e generatie van Van den Bemden in de zaak en de vierde van de Van den Bemden Gebroeders.

Tijdens ons interview stelden we de Heer Vanden Bemden nog de volgende vragen :



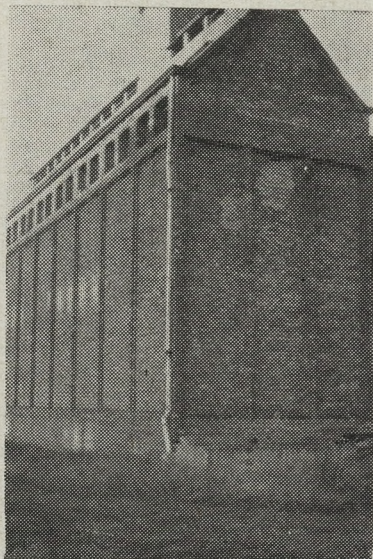
Heeft uwe kennis betreffende de Vishandel en de Visserij te Antwerpen U niet aangezet iets te publiceren ?

Toch wel, doch voor wat betreft de rederij der Visserij te Antwerpen, ben ik er niet in geluk te hand te leggen op enig archief. Zij bestaan noch op het archief te Antwerpen noch op dit van het Beheer van Zeevezen.

Wat betreft de Antwerpse Vishandel doorheen de eeuwen, bezit ik een belangrijke documentatie over het Viscoopers Ambacht, notas genomen tijdens mijn onderzoek betreffende het archief dezer Gilde. Ik ben nochtans zinnens aan een publicatie te beginnen doch tot hier toe heb ik slechts een kleine studie gepubliceerd in het tijdschrift «De Schakel», van de Genealogische Kring van Antwerpen, studie vervolgd met de lijst van al de Vrijmeesters vanaf 1618 tot 1792. Ik heb insgelijks in dezelfde Kring vóór enige jaren een voordracht gegeven betreffende hetzelfde onderwerp. Er is veel te zeggen omtrent de vergevreden organisatie — de strenge opgelegde regeling — en de zeer uitgebreide machten der Dekens en Oudermannen van het Ambacht; — ook over de afzet, en de uitvoer, welke geschiedde op een internationale zaak, natuurlijk meestal van gezouten vis.

U zegt niets wat betreft uwe inrichtingen.

Onze burelen en bijzonderste magazijnen, met een rokerij in de Kronenburgstraat 32-36 werden in 1895-96 gebouwd op de gronden van de Wereldtentoonstelling, waar vroeger het Kasteel stond door de Hertog van Alva opgericht om de Antwerpenaars te bedwingen. De Vismarkt was insgelijks overgebracht op deze gronden.



Voorheen bevond zij zich aan de voet van het Steen, daar waar de tegenwoordige vlotbrug gelegen is. Het oude familiale huis der Van den Bemdens leunde tegen de oostwaartse toren van den ingang van het Steen, huis gebouwd op de brug welke toegang gaf tot het Steen en de straat Palingbrug genaamd, over-

springende. In die straat bevonden zich de magazijnen. Wanneer de kaaïen en hangars werden aangelegd; in 1870-1885, werd geheel dit kwartier gesloopt. Een oud herenhuis met binnenkoer; de «Roos van Engeland» in de Zakstraat gelegen, werd aangekocht en handel en rederij werden daar tijdelijk gevestigd.

Wat de rederij aangaat, het laatste der schepen de «Angelique» werd in 1888 in Holland verkocht Alle Antwerpse rederijen gingen rond dit tijdstip te niet door gebrek aan bemanning. Onze schepen waren twee mast goëletten, met een bezetting van 15 à 16 man. Zij vaarden tot IJsland voor de «zoute reis».

In 1922 werd een belangrijke rokerij opgericht in de kom der gemeente Merksem op 1/2 hectare grond, en onze afdeling Verse Vis, is gelegen in een groot magazijn der Riemstraat rechtover de Vismarkt.

In Oostende vestigden wij ons in 1937, waar deze onderneming van J. Van Gheluwe, voorheen van den Bemden Frères, tussen de belangrijkste Visverzenders telt.

Hiermede nam ons gesprek een einde. We kennen de firma Vanden Bemden, en in 't bijzonder de heer Henri Vanden Bemden sedert 1930, ogenblik waarop de crisis in de visserij aanbrak. Hij maakte niet alleen deel uit van talrijke commissies, visserij- en vishandel-aanbelangend, maar hij was lid van de Hogere Raad voor Zeevisserij, lid van de Propagandavereniging voor Visverbruik en is lid van het Comité voor de invoer van vis.

De firma Vanden Bemden is een der grootste vishandelsfirmas van het land en in het binnenland zeker DE grootste.

De heer Vanden Bemden was en blijft een grote voorvechter van de vrijhandel. In dat opzicht behoorde hij tot diegenen die veel voor zijn leden invoerders gedaan heeft. Hij verdedigde hun belangen met hart en ziel en samen met de heer Lambrecht van Brussel, was hij in dat opzicht de grootste struikelsteen van de reders, die alle invoer tot nul wilden herleiden. De heer Vanden Bemden bleef het standpunt getrouw dat het visverbruik in het land slechts kan verhoogd door kwaliteit en vrijheid.

Toen in 1930 de contingentering tot stand kwam, richtte hij aan de kust een afdeling verse vishandel in en het mag gezegd, dat deze afdeling thans behoort tot de vier grootste kopers van onze Belgische vis. De heer Vanden Bemden mag met de Heren Camiel en Henri Willems, de firma Euphrosie De Rudder, de firma Jan David, de firma Brunet en Co, pa Pede, Christine Roose, Osterwind, enz... tot de grootste pioniers van hun tijd op vishandelsgebied genoemd worden.

Hij heeft een uiterst actief leven achter zich en mag terecht fier zijn over de naam Firma Vanden Bemden gebrs., die als handelszaak gans de wereld door naam verworven heeft.

P. V.

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916

Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN
DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN

METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN

AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dakwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

Duitse Bondsrepubliek

**GOEDEREN UIT DE O.E.E.S.-LANDEN
WAARVAN DE INVOER
GEKONTINGENTEERD IS**

Bij bericht in «Handelsvoorlichting» nr 245 van 14 december 1956, werd medegedeeld dat een dekreet van de Bondsminister van Economische Zaken, verschenen in de «Bundesanzeiger» van 30 november 1956, met ingang van diezelfde datum, wijzigingen gebracht heeft in de lijst der produkten waarvan de invoer uit de landen-leden van de O.E.E.S. en hun overzeese gebieden onbepikt kan gebeuren. Ingevolge de krachtens bedoeld dekreet aangebrachte wijzigingen

dient de lijst der in Duitsland nog gekontingenteerde goederen uit de O.E.E.S.-landen, gepubliceerd in bijlage van «Handelsvoorlichtingen» nr 24 van 2 februari 1956, vervangen te worden door de onderhavige.

Daar het hier om een niet officiële vertaling gaat, vestigen wij er de aandacht op dat ingeval van betwisting alleen de Duitse tekst van de vrijgevingslijst kracht van bewijs heeft.

Nr Duits tolltarief	Sub-post Duitse stat.	Produkten
Ex 0301	25, 27, 35, 37, 41 Ex 45	Vis, levend of niet, vers, gekoeld of bevroren : — zoetwatervis behalve : siervis (0301 01); pootvis (0301 10); zalm en forellen (0301 21, 23); alen (0301 31, 33) en vishom en -kuit (0301 45). Zeevis : — Schollen en botten ; — Filets van schollen en botten.
Ex 0302	11, 19 92 Ex 99	Vis, slechts gezouten, gedroogd of gerookt : — haring, gezouten of gedroogd ; — haring, gerookt ; — andere gerookte vissen, behalve zalm, vishom en -kuit.
Ex 0303	13	Krabben en garnalen, levend of niet, vers, gekoeld, bevroren, gezouten, gedroogd of enkel gekookt.
Ex 0505	30 40 50 Ex 90	Afval van vis, enz. : — Garnalen, niet geschikt voor konsumptie, gedroogd, ook fijn-gemaakt ; — Kleine vissen tot 6 cm lengte, gedroogd ; — Visafval en niet levende vis, e.n.g.n.o.b. ; — Ander afval van schaal- en weekdieren en andere schaal- en weekdieren niet geschikt voor konsumptie (par. C van de tariefpost), behalve gedroogde watervlooien (dafnieën).

HOE ONZE ZEEMACHT ONTSTOND

Veel van onze jonge vissers weten misschien niet dat de oorsprong van onze zeemacht bij de visserij te vinden is.

Bij het begin van de vijandelijkheden waren een groot aantal vissers met hun familie onze bedreigde gebieden ontvlucht en zochten veiliger oorden op.

Een Belgisch officier van de staatspakketboten Lt Victor Billet, die zich voor de vijandelijkheden met de visserij bezig hield en die door zijn reizen naar IJsland met de «Freddy» en de «Duchesse de Brabant» een nauw contact met de visserij gesloten had, vatte het idee op een Belgische Zeemacht te stichten.

Weldra had hij een tachtigtal man ingelijfd en gegroepeerd. Zes maanden later patrulleerden ze reeds aan boord van de «Quentin Roosevelt» tussen Ierland en Schotland. Weliswaar toonden onze koene vissers zich niet als parade soldaten. Billet die zijn mannetjes door en door kende, wist steeds hun gevoeligste snaar te raken en bekommerde zich weinig om de gekende soldaten tucht, hetgeen hem van zijn overheid de dichtstgiste standjes veroorzaakte. «Onze vissers zijn voornamelijk zeelieden» antwoordde hij. Stel ze voor een gevaar en zij zult anders spreken, waren zijn argumenten. Zo werd de zeemacht gesticht.

Twee nieuwe Engelse korvetten de «Godetia» en de «Buttercup» werden aan onze matrozen toevertrouwd. Deze korvetten van 850 ton hadden een 80-tal bemanningsleden en waren bewapend met een kanon en luchtafweer. Ze werden gehecht aan de eenheden die de konvoeien verdedigden in de Atlantische Oceaan.

In de harde winters van 1941-42 bewezen ze ten volle dat ze van geen klein gerucht benauwd waren. Overal en in alle zeeën lieten ze de Belgische banier wapperen. Zelfs in de Karaïbische Zee maakten ze jacht op de onderzeeboten en toonden door hun moed wat ze in staat waren.

Vanaf het eerste ogenblik bevoorraden onze mannen de troepen aan het Normandische front. Ondertussen hadden de Belgische zeelieden een flotille mijnvegers van het M.M.S. type gevormd, waarmee ze flink werk leverden tijdens de ontminning van de scheldemonding.

Ze werden in 1946 gedemobiliseerd, doch hadden de eerste stoot gegeven tot het stichten van de Belgische Zeemacht.

Jammer dat hun promotor «Victor Billet» te Dieppe de roem van zijn mannen na de oorlog niet kunnen bewonderen heeft.

DE ZEEZIEKTE

Zeeziekte is eeuwenlang een welbekend ongemak geweest. Sedert het luchtvervoer zo fel is toegenomen, spreekt men nu ook van luchtziekte.

Ook kameeldrivers, personen die zich per auto verplaatsen, zelfs treinreizigers kunnen aan zo'n ziekte onderhevig zijn; zodat wij die in het algemeen niet meer zeeziekte maar wel bewegingsziekte noemen moeten.

Volgens een statistiek worden 9/10 mensen onpasselijk gedurende ruw weder. Een matige ruwe beweging veroorzaakt ziekte bij 10 tot 30 % onervaren reizigers, terwijl 3 tot 5 % van hen het nooit gewoon worden aan zelfs matige beweging.

De symptomen die de ziekte kenmerken zijn : lusteloosheid vooraf gevolgd door bleekheid, uitbreken van het koud zweet, speekselafscheiding en tenslotte braken, soms gaat het zelfs gepaard met duizeligheid.

Opzoekingen naar de oorzaken van die ziekte brachten ons aan het licht dat de bewegingen van het schip in 4 oorspronkelijke bewegingen kunnen herleid worden : het rollen, het stampen, het deinen en het gieren.

Op grote schepen kan het rollen op verschillende wijzen voorkomen worden; zoals door kimkielen — gyroscopische stabilisatoren of door het laten overgaan met een grote snelheid van een waterballast.

Doch het rollen is niet de voornaamste oorzaak van de bewegingsziekte. De drie andere bewegingen wakkeren die ziekte in veel grotere mate aan.

Om het stampen te beletten zou men schepen moeten hebben die groot genoeg zijn om : op 3 golven te kunnen rusten hetgeen circa 500 m. bedraagt. Voor onze vissersschepen is dit zeker geen toekomstzieke.

Deinen en gieren zijn nog moeilijker te bekampen.

Daaruit kunnen wij besluiten dat wij die ziektebestrijding niet bij het schip wel bij de passagiers moeten zoeken.

De onderzoekers zijn er van bewust dat de psychologische faktor; vrees of inbeelding weinig invloed op die ziekte uitoefenen. Enkel overgevoelige mensen kunnen ziek worden bij een schip dat deint of zelfs vastgemeerd ligt.

ENKELE MIDDELEN TEGEN DE BEWEGINGSZIEKTE

Naast al de gekende middeltjes die door onze vissers voldoende gekend zijn en meestal met een wisselvallig succes bekroond worden kennen wij nog het eten van rauw varkensvlees of soep gemaakt van ramen, rijst en sardines. Ook het inademen, wanneer het schip stijgt en uitademen wanneer het daalt schijnt een middeltje tegen die gevreesde zeeziekte; doch die middeltjes doen ons denken op grootmoeders vuile kous tegen keelpijn en waarvan het effect uitkomt wanneer de ziekte reeds gekeerd is.

De geneesheren bleven nochtans niet stil zitten en na het vinden van verschillende produkten die wel de bewegingsziekte bestreden maar andere ongemakken verwekten bleek de vondst van de BONAMINE de beste uitvinding. Veelvuldige proelaatste oorlog hetgeen het daadwerkelijk bewijst leverde dat de Belgische scheikundige gehecht aan de Union Chimique Belge Dr E. Evard er in geslaagd is, waar al de ingenieurs op mechanisch of zeevaartkundig gebied faalden, die onbehaaglijke kwaal gedeeltelijk te overwinnen.

DE VOETSPOELING

In de 16e eeuw verschenen aan onze kusten kleine maar vlugge vaartuigen waarmee de kapers de zee afzochten. Sommige van die kapers hadden gewettigde volmachten van de Hollandse Prins van Oranje ofwel van de Spaanse vorst.

In die jaren leefden wij onder het bewind van de Spanjaarden die het met de Hollanders voortdurend aan de stok hadden.

De oorlog tegen die kapers of wargenuezen werd een uitmoordingspartij op grote schaal.

Wanneer een kaper een schip gepraaid had, werd de buit vlug overgeladen evenals de bemanning, waarna het schip tot zinken werd gebracht. Die vijandelijke bemanning werd dan zeer dikwijls in de thuishaven ter dood gebracht, voornamelijk wanneer het een kaper was die onder hun handen gevallen was.

De schade die de Hollandse vloot aldus opliep was zo groot dat de Hollandse Staten Generaal op 28 augustus 1587 het besluit trof en aan de Hollandse schepen het bevel gaf de Vlamingen te behandelen als zeerovers. Zij moesten ze niet meer gevangen nemen, doch onverbiddelijk over boord werpen om ze zoals de tekst zegt te laten verdrinken als honden. Dit noemde men het recht van voetspoeling.

Dit besluit werd uitgevaardigd om de Oostendenaars schrik aan te jagen en ze aldus van de zee weg te houden.

Wij moeten er eerlijkheidshalve aan toevoegen dat dit recht op voetspoeling met tegenzin door veel bevelhebbers werd toegepast. Die tegenzin was zo groot, dat het weldra nodig bleek dat de kapiteins jaarlijks een eed moesten afleggen waarbij ze zich verbonden die wet toe te passen.

Het hoeft zeker niet betoogd dat die wet zeker niet voldoende was om onze voorvaders van de zee weg te houden, integendeel zij aanzagen het als een vermetel sport om de Hollanders van antwoord te dienen. Natuurlijk dat zij hun mensen zo zonder tegenmaatregelen niet lieten afslachten. Het duurde niet lang of ze gebruikten dezelfde methodes, en toen aartshertog Albrecht het bevel gaf alle Hollanders die onder de Hollandse vlag stredden op te hangen werd die wet door hen onverbiddelijk toegepast.

Jan Jacobsen een Oostendse kaper bij uitstek, viel op 2 oktober 1622 de vloot van Admiraal Kleuter aan voor de rede van Oostende. Gebruik makend van een dikke mist drong hij door tot het admiraal-schip en boorde het in de grond. Doch de mist trok plotseling op en werd hij op zijn beurt door een grote overmacht overvallen. Na 13 uur strijd bleven er van zijn 180 koppige bemanning nog een 40 tal over waarvan er 32 zich overgaven op de belofte het leven te mogen behouden.

Jan Jacobsen nochtans streed verder omdat hij bij voorbaat wist, dat er van die blofte niet veel in huis ging komen. Hij verkoos de roemrijke dood. Daarom slingerde hij een brandend lont in het kruit en vloog in de lucht met vriend en

vijand. Van diegene die zich overgaven is ons nog de naam bekend van Gaspard Bart, grootoom van de roemrijke Jan Bart; de andere werden allen terechtgesteld.

Natuurlijk dat er ogenblikkelijk tegenmaatregelen werden getroffen hetgeen de middeleeuwse spreuk «Oog om oog, tand om tand» in een klaar daglicht stelt.

Die voetspoeling eindigde met een overeenkomst gesloten in 1629 die de uitwisseling van de gevangenen aanvaardde.

MARITIEME WERKEN

IN 'T VERSCHIET

Op de Buitengewone Begroting van 1957 komen hiernavolgende kredieten voor, ten uitvoering van belangrijke werken en aangelegenheden onze kust aangebelangend.

Bouwen van een bebakings-schip. — Aangevraagd betalingskrediet : 3 miljoen F.

Bouwen van drie motorpakketboten en een car-ferry voor de lijn Oostende-Dover. — Aangevraagd betalingskrediet : 167 miljoen F.

Het vastgesteld bedrag der drie pakketboten en een car-ferry, die in aanbouw zijn bedraagt 820.632.000 F.

Het tegenwoordig krediet vertegenwoordigt de vijfde schijf. Het overschot zal op de begrotingen van 1958 en volgende uitgetrokken worden.

Oprichting van een gebouw voor de dienst van het loodswezen te Vlissingen. — Aangevraagd vastleggingskrediet : 3 miljoen F. Aangevraagd betalingskrediet : 1 miljoen F.

De aanpassing van het programma van 3 miljoen F op 6 miljoen F wordt voorgesteld om de aanbesteding toe te laten van de derde en laatste phase.

De oprichting van dit nieuw gebouw zal toelaten over een modern huizenkompleks te beschikken, waarin al de diensten van het Belgisch Loodswezen te Vlissingen zullen kunnen ondergebracht worden.

Twee schijven voor een totaal bedrag van 3 miljoen F werden vroeger toegekend.

Het tegenwoordig krediet vertegenwoordigt een derde schijf.

Bouwen van een drijvend dok voor de zeegroep van de kust. — Aangevraagd vastleggingskrediet : 22 miljoen F. Aangevraagd betalingskrediet : 25.100.000 F.

Daar onvoorziene werken moeten uitgevoerd worden werd het bedrag van het programma van 80 op 95 miljoen F gebracht.

De geraamde uitgaven dekken de uitvoering van volgende werken :

- 1) inrichting van het zeezezendok dat het vlottend dok zal ontvangen (in uitvoering);
- 2) uitdiepen van het zeezezendok op de ligplaats van het vlottend dok;
- 3) bouwen van het vlottend dok (op stapel).

ENKELE STATISTIEKEN VAN IN-, AAN- EN UITVOER VAN VIS EN GARNAAL

AANVOER IN JANUARI

Naar aanleiding van de vergadering van het Invoercomité van zaterdag jl. werden hiernavolgende statistieken bekend gemaakt.

	1938	1956	Prijscoëfficiënt
IJsl. kabeljauw	97 T à 3.77 F	395 T à 12.20 F	324
Andere kabelj.	173 T à 4.04 F	249 T à 15.15 F	375
Gr. IJsl. kabelj.	35 T à 4.85 F	351 T à 12.35 F	255
And. gr. kabelj.	43 T à 6.22 F	145 T à 17.19 F	276
Totaal bodemvis	2442 T à 3.84 F	3332 T à 12,— F	313

In januari 1955, waren deze cijfers 3.924 T à 9.59 T (coëfficiënt 250).

INVOER IN JANUARI 1956

	waarvan :			
	kabeljauw		schelvis	
Denemarken	80 T	114 T	69 T	7 T
Noorwegen	150 T	148 T	49 T	33 T
Zweden	10 T	6 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)	
Nederland	252 T		113 T	177 T
Ver. Koninkrijk	86 T		55 T	geen
West-Duitsland	163 T		8 T	6 T
Totaal	769 T	294 T	63 T	

In januari 1955, waren deze cijfers 495 T, waarvan 191 T kabeljauw en 65 T schelvis.

UITVOER IN JANUARI 1956

	kabeljauw		schelvis	
	Frankrijk	195 T	51 T	3 T
Italië	5 T	noch kabeljauw, noch schelvis)		
Nederland	124 T	4 T	geen	
Ver. Koninkrijk	164 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)		
Zwitserland	6 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)		
West-Duitsland	22 T	4 T	geen	
Belgisch Kongo	8 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)		
Totaal	524 T	59 T	3 T	

In januari 1955 werd 704 T uitgevoerd, waarvan 59 T kabeljauw en 3 T schelvis.

INVOER IN OKTOBER 1956 (voorlopige cijfers)

	kabeljauw		schelvis	
	Denemarken	116 T	81 T	2 T
Nederland (+ 40 cm)	194 T	114 T	31 T	
Nederland (- 40 cm)	81 T	—	3 T	
Noorwegen	62 T	13 T	11 T	
Zweden	6 T	2 T	geen	
Ver. Koninkrijk	43 T	20 T	geen	
West-Duitsland	31 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)		
Totaal	533 T	230 T	47 T	

In oktober 1955 werd 535 T ingevoerd, waarin 193 T kabeljauw en 71 T schelvis.

INVOER IN NOVEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	kabeljauw		schelvis	
	Denemarken	136 T	88 T	3 T
Nederland (+ 40 cm)	207 T	146 T	22 T	
Nederland (- 40 cm)	100 T	geen	2 T	
Ver. Koninkrijk	47 T	12 T	geen	
Noorwegen	50 T	5 T	17 T	
Zweden	5 T	2 T	geen	
West-Duitsland	53 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)		
Totaal	593 T	253 T	44 T	

In november 1955 werd 583 T ingevoerd, waarvan 199 T kabeljauw en 111 T schelvis.

UITVOER IN NOVEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	kabeljauw	schelvis	
Nederland	170 T	9 T	
Ver. Koninkrijk	95 T	geen	
West-Duitsland	190 T	4 T	
Zwitserland	2 T	(noch kabeljauw, noch schelvis)	
Frankrijk	147 T	15 T	1 T
Belgisch Kongo	8 T	3 T	geen
Totaal	612 T	31 T	50 T

In november 1955 werd 671 T ingevoerd, nwaarvan 37 T kabeljauw en 19 T schelvis.

AANVOER IN NOVEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	Kgr.	Fr.	Fr. per kgr.
Demersale vis	3.326.112	32.131.692	9.66
Pelagische vis	2.164.292	10.073.146	4.65
Schaal- en weekdieren	130.781	2.641.967	20.20
waarvan : garnaal	85.036	2.460.840	28.94
Totaal	5.621.185	44.846.805	7.98

In november 1955 werd er in totaal 9.661.712 kgr voor 60.035.363 F aangevoerd (gemiddelde prijs 6.21 F per kgr) waarvan 3.794.691 kgr demersale vis voor een waarde van 37.877.801 F (gem. prijs 9.98 F).

Havenbeweging

OOSTENDE

Gedurende de week van 19 tot 25 december was de goederenbeweging als volgt :

INVOER :

1.000 Ton stookolie.
500 Ton zand van Holland.
400 Ton soda.
250 Ton dakpannen.
200 Ton kolen.
150 st. hout van Zweden voor de plaatselijke houtinvoerders. Stukgoederen van Groot-Britannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER :

200 ton dakpannen naar Groot-Britannië.
500 Ton cokes naar Denemarken.
300 ton oud ijzer.
Stukgoederen naar Groot-Britannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.
De scheepvaartbeweging gedurende de dezelfde periode was als volgt:

INGEVAREN OP :

19 december : Het Italiaans s/s «Claudio Andalo» van Antwerpen met een lading kolen. Bijligger, Agent Ruys & Cie.
Het Belgisch tankschip «Pacific» van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.
Het Belgisch m/s «Elisabeth» van Eindhoven met een lading kolen voor de koleninvoerder Gheeraert.
Het Belgisch m/s «Saphir» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Engels m/s «Action» van Gravelines op ballast. Agent Freyman & Vanloo.

20 december: Het Belgische tankschip B.P. X van Antwerpen met een lading mazout van 400 Ton.

21 december : Het Duitse m/s «Raffelberg» van Skoghall in Zweden met een lading hout van 150 standaard bestemd voor de houtinvoerders N.V. Houtimport. Agent J. Olsen.

22 december : Het Nederlandse m/s «Credo» van Holland met een lading zand van 500 Ton.

Het Engelse m/s «Lady Sylvia» van Londen met een lading stukgoederen bestemd voor de J. Cockerill lijn.

Het Belgische m/s «Amethyste» van Antwerpen op balast voor rekening van de J. Cockerill lijn.

23 december : Het Belgische m/s «Hedwig» van Kortrijk met een lading dakpannen van 250 Ton.

Het Belgische m/s «Eliane» van Frankrijk met een lading soda van 200 Ton.

Het Belgische m/s «Christiane» van Frankrijk met een lading soda van 200 Ton.

Het Belgische m/s «Pacific» van Ertvelde met een lading mazout van 300 Ton.

UITGEVAREN OP :

19 december : Het Belgisch m/s «Diamant» naar Shoreham met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

De Belgische tankschepen Purfina 19 en 17 naar Ertvelde op ballast.

Het Belgisch m/s «Jeanne» naar Holland op ballast.

Het Belgisch tankschip «Limburg» naar Antwerpen op ballast.

Het Belgisch m/s «Notre Dame de Lourdes» naar Couillet met een lading oud ijzer van 300 Ton.

Het Belgisch m/s «Saphir» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Duits m/s «Lothariens» naar Kopenhagen met een lading cokes van 500 Ton. Agent Cie Dens-Océan.

Het Nederlands m/s «Libra» naar Brussel op ballast. Agent J. Olsen.

20 december : Het Belgische m/s «Pacific» naar Ertvelde op ballast.

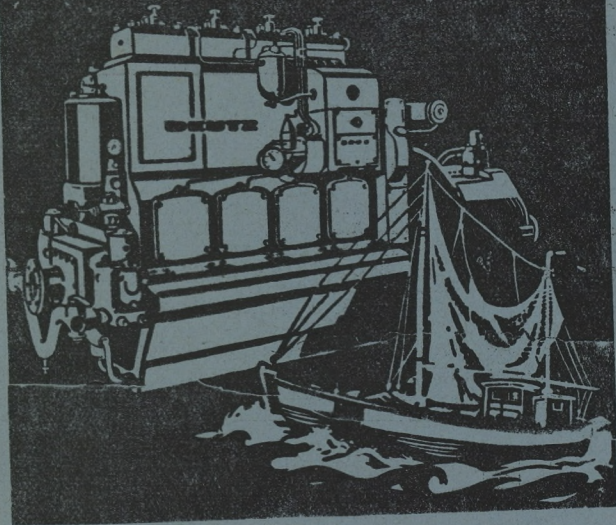
21 december : Het Belgische m/s «Elisabeth» naar Eindhoven op ballast.

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

**NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD**

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

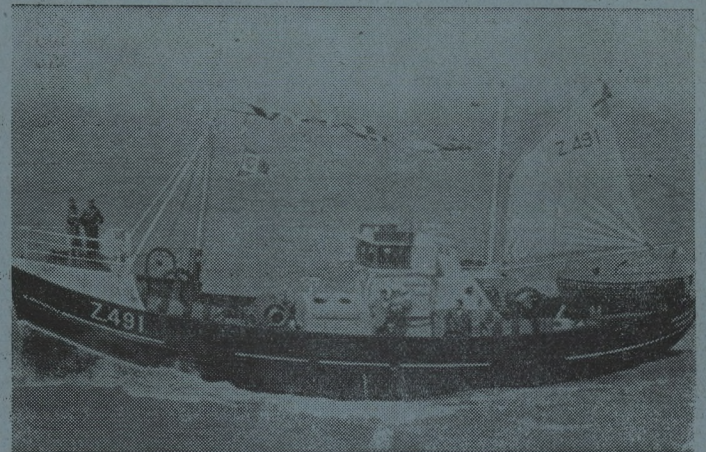
(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.B. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 189.02

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

Telèx :

Leoneessel Antwerpen 277

BRUSSEL

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

LUIK

Tél. 23.33.93

Telegram : Leoneessel Luik

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

185V

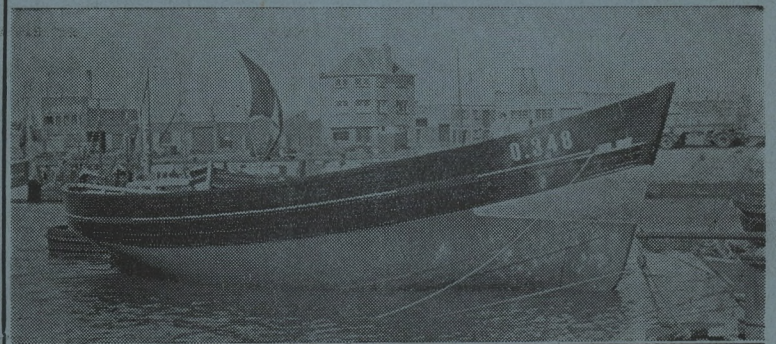
SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI, 2

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten

Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892