



HET VISSERIJBLAD



Oostendse vissersvaartuigen
in het slijk

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

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

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

MOTORVISSEERSVAARTUIG 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.

n.v. AGENTUUR en
HANDEL
Maatschappij
IJMUIDEN
Telefoon 4527
Voor alle visserijbenodigdheden
81

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.

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

TE KOOP : Motorvisserisvaart-
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 : Motorvisserisvaart-
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.

Voor alle inlichtingen : zich
wenden bureel blad.

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER
IJMUIDEN (Holland)
Tel. : 5637, 4524, 4822
Na 6 uur : 4732 - 4595
Specialiteit : schelvis
kabeljauw, makreel
— haring, enz
(80V)

Haringgroothandel

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

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

KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis
Tel. nr 2036
Na 6 u. : 2670
(100)

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabel-
jauw, Vlootvleugels, Tarbot
en Heilbot
Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huis 5721
IJMUIDEN - HOLLAND
(120V)

Fa JAC. VISSER-CLOTS

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

VERGELIJKENDE TABEL VAN DE AANVOER VAN GARNAAL IN 1955 EN 1956

Haven	Vangsten	Aanvoer in kg	Opbrengst in F	Min.	Max.	Gem. Prijs	Gem. Opbrengst in kg.
DECEMBER 1955							
Kust	957	30.097	430.228	3	50	14,29	121
Oostende	248	26.385	339.170	6	52	12,85	119
Nieuwpoort	222	191.911	3.462.676	6	56	18,04	392
Zeebrugge	487	248.393	4.232.074	3	56	17,03	259
DECEMBER 1956							
Oostende	324	18.793	834.431	27	78	44,40	58
Nieuwpoort	323	18.850	849.990	17	73	45,09	58
Zeebrugge	331	42.509	2.070.966	17	80	48,71	128
Kust	978	80.152	3.755.387	17	80	46,85	81
TOTAAL 1955							
Oostende	6.403	471.631	10.802.407	2	58	22,90	73
Nieuwpoort	3.070	225.273	4.335.098	3	61	19,46	73
Zeebrugge	9.353	1.420.863	35.915.726	2	64	25,27	151
Blankenberge	191	14.783	502.677	—	—	34,00	77
Kust	19.017	2.132.550	51.605.908	2	64	24,19	112
TOTAAL 1956							
Oostende	7.103	754.141	15.476.695	1	78	20,52	106
Nieuwpoort	3.443	338.689	6.345.996	4	73	18,73	98
Zeebrugge	10.541	2.089.487	50.807.367	1	82	24,31	198
Blankenberge	121	10.848	281.912	13	52	25,98	89
Kust	21.208	3.193.165	72.911.970	1	82	22,83	150

Zoals uit bijgaande tabel blijkt, is het jaar 1956 ten opzichte van 1955 zeer gunstig geweest en waren er niet alleen minstens 2.000 vangsten garnaal weer aangevoerd, maar was de gemiddelde aanvoer

per reis ook veel beter. De reden hiervan is hoofdzakelijk te zoeken in het zeer warme jaar 1955, dat het plankton gemakkelijk de gelegenheid gegeven heeft, zich te ontwikkelen. Alles laat voorzien dat

het jaar 1957 ver van zo goed zal zijn, daar het koude weder welke men in 1956 gehad heeft, zeker een invloed zal hebben op de voortplanting.

SPROTAANVOER DECEMBER 1956 - 1956

Haven	Vangsten	Aanvoer in kg	Opbrengst in F	Min.	Max.	Gem. Prijs	Gem. Opbrengst in kg.
DECEMBER 1955							
Oostende	360	66.878	870.826	7,22	21,55	13,02	185
Nieuwpoort	82	10.318	156.637	—	—	15,18	125
Zeebrugge	8	3.660	26.940	—	—	7,35	457
Totaal	450	80.856	1.054.403	7,22	21,55	13,04	179
DECEMBER 1956							
Oostende	738	506.091	2.079.968	2,—	7,12	4,10	685
Nieuwpoort	172	193.204	842.349	—	—	4,35	1.123
Zeebrugge	117	62.554	250.422	2,—	6,80	4,—	2.140
Totaal	1.027	761.849	3.172.739	2,—	7,12	4,15	741
WINTER 1955 — DECEMBER							
INBEGREPEN							
Oostende	1.142	265.638	3.044.547	1,53	21,55	11,46	232
Nieuwpoort	596	143.274	1.722.507	—	—	12,02	240
Zeebrugge	10	4.360	35.450	—	—	8,13	436
Totaal	1.748	413.272	4.802.504	2,53	21,55	11,62	236
WINTER 1956 — DECEMBER							
INBEGREPEN							
Oostende	1.623	925.745	4.174.264	1,34	16,83	4,50	570
Nieuwpoort	354	247.477	1.203.180	—	—	4,86	699
Zeebrugge	127	71.474	277.997	1,80	7,30	3,88	562
Totaal	2.104	1.244.696	5.655.441	1,34	16,83	4,54	591

Het

VISSERIJBLAD

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

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

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 200 F.
Zes maanden : 100 F.
Drie maanden : 50 F.

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

STANDPUNTEN

Niets is zo wisselvallig als ons bedrijf!

Deze week kreeg ik een boek in handen over de Belgische vismarkt dat pas uitgegeven is en handelt over de toestand van het bedrijf tot einde 1955.

Nog nat van de drukinkt moet ik nu reeds vaststellen dat er al enkele dingen in staan die verouderd zijn. Zo gebeurt het met veel zaken in onze nijverheid.

Het ene jaar lijkt niet op het andere. Men poogt een gelijklopende lijn te trekken in het haringbedrijf en dan moet men plots vaststellen dat de toestand — onverwacht — geheel en gans anders voortloopt dan men verwacht had. Zo gebeurt het met vele zaken.

X X X

Er was een tijd dat men kon zeggen : moesten de prijzen in de vismijn 1 fr hoger liggen over het ganse jaar, dan zou de visserij gered zijn.

En nochtans, de index van de visprijzen kwam nauwelijks boven die van 1938 uit, terwijl die van de uitbatingskosten verre boven de normale index lag. De reders hadden echter een bijzondere inspanning gedaan en de aanvoer bijna verdubbeld, zodat de kostprijs slechts weinig hoger lag dan de bekomen prijs.

X X X

Het kwam toen aan op een dubbele politiek: de nadelige invloed van de prijzending door invoer veroorzaakt zoveel mogelijk te beperken en anderzijds het visverbruik te verhogen.

Eén frank meer per kilogram betekende immers niet veel en was zeer gemakkelijk te bereiken. Ze werd bereikt, overtroffen zelfs.

De invoer steeg weliswaar — in verhouding tot de stijgende prijzen, ook het visverbruik verbeterde met ongeveer 7%.

De prijzen stegen weliswaar, 1955 mocht zelfs als een gunstig jaar aanzien worden, maar de uitbatingskosten kenden eveneens geen stilstand, zodanig zelfs dat voor 1956 : 1 fr per kilogram wellicht niet voldoende zal zijn om de verliezen te dekken.

X X X

We zullen nu alle oorzaken hiervan niet gaan opsporen, de voornaamste kennen we : gevolgen van de overbevissing, mislukking van het haringseizoen op gans de lijn en vooral dan de stijging van de uitbatingskosten, waarbij dan vooral opvalt de jongste stijging van de mazoutprijs : van 1,80 fr tot 2,30 fr per liter of ruim 30%.

Uit een vluchtige berekening blijkt dat onze vissersvaartuigen per jaar ongeveer 21.000.000 liter mazout gebruiken, wat voor hen neerkomt op een jaarlijkse groter uitbatingspost van 10.500.000 fr voor de ganse vloot.

Wie zal dat betalen ?

De andere nijverheden hebben het gemakkelijker : ze slaan hun prijzen verhoudingsgewijze tot de gestegen kosten op en het bedrijf kan voortwerken. Tengevolge van dit spelletje slaan alle lonen en kosten opnieuw op tot er eindelijk een (wankelbaar) evenwicht is gevonden en men kan van voor af aan opnieuw beginnen.

Behalve dan bij de zeevisserij waar alles verhoogt, behalve dan de opbrengsten en de lonen.

Of nu de oplossing te vinden is in wat de Engelsen trachten te bekomen : een vast recht per aangekochte hoeveelheid vis door de vishandelaar te betalen, is ook een vraagstuk.

De eerste reactie zal zijn dat de vishandel haar aankooprijzen verlaagt als compensatie van de bijkomende kosten en de reder ontvangt tenslotte evenveel als vroeger en is er verwonderd over dat, ondanks de speciale heffing, hij de twee eindjes weer niet kan aanenbinden.

Een verhoging van het visverbruik wijst over het algemeen op een stijging en verbetering van de levensstandaard in ons land. Dat zijn feiten die door de viskleinhandelaar zijn vastgesteld. Bijgevolg zou een stijging van de levensduurte en de lonen, dit terwijl de visprijzen gelijk blijven, voor gevolg kunnen hebben dat na zekere tijd het visverbruik hoger wordt.

Maar dan hebben ondertussen al verschillende reders duchtig gebloed en zijn de uitbatingskosten ook een trapje hoger komen te liggen. Dan zou het ook wel gebeuren dat, dank zij de groter vraag, de visprijzen — maar dan veel later — stijgen wat dan omgekeerd een verhoging van de invoer zou moeten veroorzaken.

Ik leg wel de nadruk op «zou moeten», want de reders zien wel in dat door een daling van de visprijzen tengevolge van hoger invoer, het visgebruik gunstiger zou worden. Ik meen echter dat wat voorafgaat voldoende verantwoordt waarom geen groter invoer kan worden toegestaan door de reders zelf en dat moet de handel ook begrijpen.

J. H. K.

DE BELGISCH-NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1957

De Belgisch-Nederlandse Visserij Almanak voor 1957 is te verkrijgen :

1. Ter drukkerij van ons blad, Sint Jorisstraat 18, Oostende of mits storting van het bedrag van 179 F op postcheckrekening nr 41.89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust».
2. Hij is ook te verkrijgen op hiernavolgende adressen :

IN BELGIE

Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan 22, Oostende.

Hand in Hand, H. Baelskaai 27, Oostende.

Hulp in Nood, H. Baelskaai 27, Oostende.

Hand in Hand, Vismijn, Zeebrugge.

Frans Timmerman, Kaai, Nieuwpoort.

Onderlinge Visafslag, Vismijn, Oostende.

IN NEDERLAND

Nautilus, Scheveningen.

IJmuiden Stores, Scheveningen.

Firma Wed. J. van de Toorn, Scheveningen.

IJmuiden Stores, IJmuiden.

Jac. v. Laar, IJmuiden.

Firma J. van Beelen, IJmuiden.

Erasmus, Breskens.

Boekhandel de Jong, Katwijk.

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

Rodenberg en Zoon, IJmuiden.

Dirk Plug, IJmuiden.

PER ABONNEMENT HET VISSERIJBLAD

Benevens «Het Nieuwsblad van de Kust», verschijnt elke vrijdag «Het Visserijblad», dat uitsluitend een vakblad is met vakartikels de visserij, de vishandel en de visnijverheid in België en in Nederland aanbelangend.

Dit tijdschrift is verkrijgbaar mits voor 1957 de som van 200 F te storten op onze postcheck 41.89.87 of door inschrijving voor 3, 6 of 12 maanden ten postkantore van Uw gemeente.

Het is verkrijgbaar in NOORDZEE BOEKHANDEL Vindictivelaan 22 Oostende



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

't Is maar voor julder te zeggen dat de lange Charel in de patatten zit. De Charel is een gepatenteerde dopper, je hebt zelfs al twee keers zijn aanvraage gedaan voor een dekorraache voor getrouwe dienst aan de staat, maar 't is al alsan afgewezen. 'k Zijn ik maar een dopper zei Charel, moesten 'k een geneeraal geweest zijn en veele meer verdienen met evenveele te doen, 'k zouden dekorraaches moeten refuseeren hebben omdatter geen plaatse meer was voor ze te ekspozieren op mijn buik.

Maar 't is daarmee niet datten in de patatten zit, je kant hij leeven zoender dekorraache ook al is't dat 't veele beeter presenteert, maar de langen hebt een briejtje gekreegen van den dop datten twee maanden tijd hebt voor achter werk te zoeken of datten anders zijn djob hadde kwijt geweest. 't Zijn wat manieren, zegten, als je anders bij een baas al twientig jaar werkt, moeten ze joen minstens zes maanden van te vooren opzeggen en 'k zijn ik nu al biekansten vijftientig jaar aan de dop en ze geeven mijn maar twee maanden. 't Was geen avanse van te reklameeren aan zijn sindiekaat, de Charel moeste achter werk zoeken.

'k Zeggen, Charel, je kant alsan bij mijn vaaren als je wilt, je gaat in alle geval meer verdienen bij mijn of aan den dop. Maar de Charel wilt niet, mijn kosten zijn zoo groot niet zegten, 'k hebben kik al dat geld niet nodig: mijn huishuure is niet groot, maar het ergste is dat den huisbaas der alle daagen komt achter zaagen.

De Charel hebt dan van allesten gedaan om werk te zoeken, niet om der aan te geraaken wel te verstaan. Je kocht alle daagen de gazette en je las de annonsen. Ze vroegen verschrikkelijk veele wvajageurs in van ollesten: hemden, meubels, stofzuigers, borstels. Ingenieurs en buuroogasten wieden der ook gevraagd, maar dat was al te gaare niettent voor de Charel. Ten langen laste kreegten een djob aan een naftepompe, dat was verleden jaar in november, maar 't heeft al te gaare niet lange geduurd met die rachoneerienge de prijzen giengen naar booven en de rachongs naar beneen, de langen kost de tel niet meer bijhouden en je deed het juiste koentkraafs: je gaf meer nafte en je vroeg minder geld en je lag buiten.

Je hebt dan ook een keer willen schrijven naar een adres waar dat ze gendarms, garde champetters, doewaniers en iksperts vroegen, maar 't was voor lesse te pakken in briefwisselinge en zegt de Charel, hadden ze daar lesse gegeeven hoe dat je mieljonair of rentenier kan worden. 'k hadden die lesse gepakt, maar de reste interesseerde hem niet veele.

Je haad daar een annonse, zeiten voor tienduist frank en meer te verdienen per maand en 't gieng niet lastig zien. 't Was voor een machiene te koop voor kousen te breijen en voor de nielonkousen te stoppen. 'k Hebben dat machien geplasseerd in mijn huis, zegt de Charel, maar mijn vrouwe breit

er aan, 'k zijn ik den opzichter. Maar dat leit niet voor den dop.

Ten langen laste waaren ze zoodaang aan 't zaagen teegen de Charel op den dop omdatten zou gewerkt hebben datten 't niet meer koste uitnouden en datten serjeus begoste te zoeken. Maar, buiten die djobs datten niet koste, waster nieks voor de venters, 't was al voor de vrouwmenschen datter werk was.

Den Charel hebt hem van aarmoe moeten verkleen in een vrouwmensch om werk te vienden. Maar 't gieng ook niet gemakkelijk gelijck of datten 't mijn liet verstaan. Je had wel een schoone kostuime en je was opgevuld gelijk mies wienslow, je weet wel, de deeze die alsan stief warme hebt al ist dat ze bij de stouwe zit gelijck op dien almanak van de jaare, maar zei de Charel, als ik mijn eentwaargiengen presentieren voor werk, en 't was een vent, moesten ze alsan de deeze hebben die ferme gedekolteerd waaren en ik, zei de Charel, 'k'en kosten moeilijck meer toogen 'k zoeden 't anders aal verlooren hebben.

'k En kosten wel een plaatse kriegen als mannekin, 'k hadden 't schoonste postuure van allemaale, maar 'k moesten iederen keer mijn parruuke afdoen als ik van kleed wilden veranderen en dat dosten 'k niet risschieren.

't Was dan daar een plaatse oopen van kaissiejaire in een sienema en 'k waaren den eersten in 't iksaamen: 'k kosten best van aal oentvangen en aftrekken, maar als ze de maate naamen van 't kotje waar dat ik binnen moeste om mijn werk te doen, zei de Charel, 'k waaren een beetje te dikke uitgevallen, 'k Zeggen teegen de baas dat is nieksent, 'k gaan morgen een kleinere maate pakken.

'k Peinsden dat die vent een attacke gieng krijgen van 't verschot alsten dadde hoorde.

In een groote wienkel hadden ze een vendeuse noodig van oendergoed voor de vrouwen, zei de Charel, dat was eentwade voor mijn: licht werk, niet moeilijck, 'k giengen seffesten kunnen zeggen als ze dermee schoone waaren en 't woog aaltegaare niet veele voor te verplaatsen, maar mijn vrouwe waster teegen. Viend dan een keer een werksje dat joen aanstaat.

Voor 't moment wvajageert de Charel in vrouwmensch met bustels en zeepe voor een groote fabriek: Je moet aan de deuren bellen en als ze kommen oopendoen trachten te verkoopen. Maar dat is geen leven, zeiten, bij ieder vrouwmensch dat ik kommen moeten 'k geheel de gang kuisschen en de keuken om te toogen dat 't goe zeepe is en goe bustels en ze kopen dan nog nieksent. En als ik 's naavonds doodmoe thuiskommen zegt mijn vrouwe: Charel, 't is tijd dat je daar zijt, je zoedt een keer moeten de gang kuisschen en de keuken, 'k hebben vandaag geen tijd gehad, 'k hebben geheel den tijd zitten breijen aan dat machien. Dat is geen leeven. Wat dat ze een mensch toch kunnen aandoen om aan zijn dop te geraaken.

'k Zeggen, ehwel, Charel, je hebt gij toch d' okkaasje gehad voor baarman te spelen in die dan-

De visserij in de Kamer der Volksvertegenwoordigers

Het is zelden dat er nog van onze visserijverheid in de Kamer van Volksvertegenwoordigers gesproken wordt. Als de begroting van Landbouw besproken wordt, gaat het over de landbouw en de miljoenen die ermee verband houden.

Onze plaatselijke volksvertegenwoordigers en senators op een paar na, denken er weinig of zelden aan en de antwoorden die er op volgen, zijn al even onvolledig en vaag als de vragen die soms gesteld worden.

Volksvertegenwoordiger De Kinder, die dit jaar als verslaggever voor de begroting van verkeerswezen optrad, heeft van de gelegenheid gebruik gemaakt om vorige week donderdag enkele vragen te stellen die niet van belang ontbloomt zijn.

Uit het antwoord van de minister blijkt eens temeer met welke traagheid de administratie werkt en hoeveel tijd zij nodig heeft om een eenvoudige zaak te onderzoeken.

DE TUSSENKOMST VAN DE HEER DE KINDER

Om te besluiten zou ik enkele vragen willen stellen in verband met de visserij. In de commissie heb ik U hier aangaande enkele vragen gesteld en ik dank U voor het volledig antwoord, dat U mij hebt gegeven.

Ik heb gesproken over de herziening van het onderwijs voor de zeevisserij. Zoals de Kamer weet, is het onderwerp betreffende het onderwijs voor de zeevisserij op dit ogenblik in de Senaat in behandeling. Mogen wij verhoppen dat weldra deze grote verbetering voor het zeevisserijonderwijs bij wet zal worden vastgelegd?

DE ARBEIDS- OVEREENKOMST

Een tweede vraag ging over de herziening van de monstoring van zeelieden. Daarop antwoordt gij mij: «Het achtbaar lid bedoelt waarschijnlijk de wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst» en gij voegt er aan toe: «De zaak ligt ter studie op het Bestuur van het Zeewezen».

sieng? Ja'k zegten, zwijgter van, 't hebt een ure geduurd en ze hebben mijn moeten wegdraagen. 'k Zeggen: was ter zoovele volk dat je moeten werken hebt dat je der bij neerviel? Bah neen't, zegten, ter was geen leevende luis. 'k Zeggen, zijt je misschien onpasselijck geworden van te staan? Niet van te staan zegten, maar van de reuke van 't bier. 'k Zeggen dat is wel wreed zeker. Je kant het niet gelooven, zegten, 'k hadden al wel vijftig pienten getapt in avanse teegen dat de menschen giengen kommen, je weet dat ik geen leege kunnen zien staan, ehwel, zegten die reuke sloeg alsan maar in mijn neuse en 'k en kunnen geen vulle ook zien staan en als ze allemaale leeg waaren, zijn 'k opnieuw begost totdat ze mijn hebben naar buiten gedreegen.

En dat is allesten voor van de reize.

Stierman Lèeze

Het is wel degelijk deze wet die ik bedoel. Reeds twee jaar geleden werd aan de geïnteresseerde middens om dringend advies gevraagd. Deze middens vroegen enkele maanden uitstel om te informeren wat er in het buitenland geschiedde en na deze termijn, omstreeks midden 1955, werd het gevraagde advies verstrekt. Sedertdien is er niets meer vooruitgegaan met betrekking tot dit probleem, dat van zeer groot belang is voor de zeevaart.

DE KLEURENBLINDHEID

Een derde vraag had verband met de opsporing van de kleurenblindheid der zeevarenden. Deze kwaal heeft tot gevolg dat tal van mensen die in meer of mindere mate kleurenblind zijn, uit het beroep moeten worden verwijderd. Twee methodes zijn in toepassing om deze blindheid op te sporen. De Japanse, die de strengste schijnt te zijn, en een andere. Er wordt thans door Uw diensten onderzocht of het niet mogelijk zijn zou, de criteria te verzachten. Om veiligheidsredenen kan er niet worden van af gezien, maar gaat het door dan kunnen personeelsleden gerecupereerd worden om dienst te doen aan boord van schepen — eventueel zonder aan wachtdienst te doen — zonder dat ze daardoor gevaar opleveren voor de veiligheid van de navigatie. Ik vraag ook daaraan Uw aandacht te willen schenken, Mijnheer de Minister. Er werd een gespecialiseerde commissie ingesteld, maar haar laatste vergadering had plaats in maart 1955 en sedertdien is er niets meer gebeurd.

DE ZEEVAARTINSPECTIE

Een vierde punt betreft de regeling van de Zeevaartinspectie. Hier ook werd om advies gevraagd aan de geïnteresseerden. Er werd een reglement opgesteld dat, als ik het goed voor heb, een driehonderdtal bladzijden moet bevatten, maar van de invoege stelling horen wij niets.

Nu reeds vestig ik echter Uw aandacht op het feit, dat het reglement o.a. bepalingen bevat omtrent het aantal leden van de bemanning, die, als ze zouden worden toegepast, tot gevolg zou hebben dat tientallen schepen aan de kaai zouden blijven liggen bij gebrek aan volk. Wat de inspectie van de vaartuigen zelf betreft, deze wordt uitgeoefend door vier inspecteurs, twee inspecteurs voor dek en twee voor de machine. Deze mensen moeten zich per tram verplaatsen, verliezen veel tijd en zijn niet in staat deze inspectie met de nodige zorg te doen. Ik zou U dus ook willen vragen dat de herziening van de inrichting van de Zeevaartinspectie zou worden onder handen genomen.

HET TEKORT AAN VISSERS

Tenslotte, enkele opmerkingen in betrek met het tekort aan personeel. Welnu, hier stellen zich verschillende vragen. Er is vooreerst het probleem van de leercontracten, welke afhangen van het

(Vervolg op bldz. 11)

V.B.Z.-KALENDER

Zaterdag 9 februari :

Zitdag vismijn Nieuwpoort

Donderdag 21 februari :

Vertonig van franse

visserijfilmen

Stadhuis - Oostende



Wie onschuldig is heeft vaak
een handiger advocaat nodig
dan wie schuldig is.

(Otto WEISS)

EEN OOSTENDS REDER BEZOECT :

De Engelse derde Nationale Boat Show in Olympia te Londen

De sympathieke eigenaar van de 0.66 Georges De Roo houdt van zijn bedrijf en als er te lezen en te kijken is, is hij er overal bij om te leren. Zo vernam hij dat, van 1 tot 12 januari te Londen voor de derde maal de nationale Boat-Show, de scheepvaarttentoonstelling, zou doorgaan en hij trok er op zijn eentje naar toe. Hij bracht ons, naast een stapel indrukken, volgend verslag mee dat wij dankbaar publiceren.

Deze tentoonstelling was een succes zonder voorgaande : van de vroege morgen reeds en gans de dag door stond een rij mensen te wachten om op hun beurt een ingangkaartje te kunnen kopen. Telde men het eerste jaar reeds 120.000 bezoekers, het jaar nadien waren er reeds 140.000 en voor de derde show van dit jaar rekent men dat er minstens 190.000 toeschouwers zullen geweest zijn gedurende de elf dagen dat de tentoonstelling geopend was. Ook met de stands ging het crescendo : 140 voor het openingsjaar, 180 het jaar daarop, dit jaar waren het er reeds 209.

De tentoonstelling zelf liep niet zo zeer over de nijverheid dan wel over de watersport. Alles wat maar enigszins verband houdt met sport boven en onder water was er te zien. Onder meer, de «Bleu-Bird», de Hydroplane-turbojet waarmee Donald Campbell het snelheidsrekord op water op zijn naam bracht, zo meer 225 mijl per uur, de snelste zeilboot: de «Endeavour», een katamaran van 18 voet die 26 mijlen kan lopen; de «Orenda», een yawl van 26 voet die in september 1956 in 56 dagen van Amerika kwam met twee man aan boord.

De grootste boot die er te zien was, een nieuwe reddingboot voor Pembrokeshire, is 46 voet lang, heeft negen waterdichte afdelingen, weegt 22 Ton en bezit twee schroeven die aangedreven worden door twee motoren van 40 P.K. die zelfs onder water kunnen draaien. Hiermede bereikt ze een snelheid van 8,5 mijl per uur. Deze boot zal bemand worden met 8 personen, er kunnen evenwel 95 schipbreukelingen aan boord genomen worden. Er is radio aan boord, waarmee men in contact kan blijven met de kust, zo nodig met een vliegtuig.

In Engeland wordt de reddingsdienst niet bekostigd door de Regering, maar worden de kosten van de 150 reddingsboten gedragen door giften, omhalingen, enz... De motorist is het enige bemanningslid die gans het jaar door in dienst blijft en de boot onderhoudt. De overige bemanningsleden zijn vrijwilligers. Wat er ook gebeuren moge, het redden van mensens levens op zee gebeurt volledig kosteloos, hoewel het ship-shape houden van

deze reddingvloot eventjes 750.000 pond sterling per jaar kost.

(Vervolg toek. week)

Het Montgomery- dok en de kustvisserij

Tengevolge van de lage tij en de oostelijke wind, ligt het Montgomerydok in de afgelopen week praktisch droog. De schepen moeten minstens drie uur vóór laag water het dok verlaten wilden ze nog gemakkelijk manoeuvreren en drie uur na laag water was het pas mogelijk opnieuw in beweging te komen.

Deze toestand is geschapen door het feit dat — tengevolge van de verhoging der kaaimuren — niet meer op voldoende diepte kan worden gebaggerd.

Er bestaat slechts één middel om hieraan te verhelpen : de bestaande basis te versterken, maar hier toe zou de regering niet over voldoende geld beschikken.

Er werd reeds een grootse aktie ingezet door het Verbond der Belgische Zeevisserij, met petitie getekend door alle kustvissers-reders om iets gedaan te krijgen. Buiten vage beloften werd er niets bekomen.

Van de toestand in het Montgomerydok bij laag water werd thans gebruik gemaakt om enkele treffende foto's te maken en deze op te sturen naar de betrokken overheid teneinde hen daadwerkelijk te tonen dat er onmiddellijk moet tussengekomen worden.

Naar alle dagbladen in het binnenland werden eveneens foto's gestuurd die in de loop van deze week gepubliceerd werden.

Hopelijk komt er van deze aktie ditmaal iets in huis.

Benelux-Praktijken

Enkele weken geleden klaagden wij de oneerlijke handelwijze van sommige Nederlandse vishandelaars aan, die meer vis uitvoerden naar ons land dan er in feite in Nederland aangevoerd werd.

Tengevolge van het protest door het Verbond der Belgische Zeevisserij ingediend bij het Ministerie van Landbouw, werden in Nederland strenge maatregelen getroffen om dergelijke misbruiken te keer te gaan.

Dit stuitte echter op verzet vanwege de Nederlandse vishandel die het zenden van Deense vis als Nederlandse vis naar België heel natuurlijk vindt. De Nederlandse vishandel is heel verontwaardigd dat men dergelijke praktijken als onrechtvaardig durft beschouwen, en dat men bovendien is overgegaan tot het nemen van controlemaatregelen.

De Nederlandse handel vergeet maar al te licht welke ontzaglijke voordelen zij reeds gehaald heeft uit de Benelux-overeenkomst en nog altijd heeft. In al die jaren is er heel wat vis over onze grens gekomen en het zijn dan uitsluitend Nederlandse handelaars geweest die deze vis geleverd hebben. Belgische vishandelaars hebben immers geen toegang tot het streng beschermde Nederlandse visbedrijf ondank alle vriendschappelijke Beneluxakkoorden en het feit dat Nederlandse vishandelaars zich zeer gemakkelijk kunnen vestigen in onze streken en dat de stoet visleiders die elke week — regelmatig of niet — over onze grens komt voortdurend toeneemt.

Er is echter meer. Wanneer in ons land de visinvoer uit Denemarken om weloverwogen redenen beperkt is, komt dit uitsluitend ten

goede aan de Nederlandse vishandel. Zij mogen er van verzekerd zijn dat, de dag dat de visinvoer uit Denemarken volledig vrij komt, er niets meer zal ingevoerd worden uit Nederland. Zoveel liefde hebben wij nooit ondervonden van de Benelux-partner.

Maar wij eisen dan ook en met des te meer klem dat de Nederlandse vishandel geen MISbruik zou maken van deze toestand, anders heeft het voor ons geen zin meer de visinvoer uit Denemarken en andere landen te beperken.

Het is gemakkelijk voor de Nederlandse vishandel de Belgen van dezelfde praktijken te beschuldigen waar zij heel goed weten dat:

1) onze mensen over 't algemeen genomen eerlijker zijn op handelsgebied;

2) de hoeveelheid vis die van België naar Nederland vertrekt zodanig belangrijk niet is;

3) onze inwoners praktisch in de onmogelijkheid verkeren ingevoerde vis naar Nederland te voeren, wegens het sterke prijsverschil tegenover Nederland;

4) in de meeste gevallen het Nederlandse firmas zijn die zelf komen kopen op onze markt en onze vishandelaars zelfs de kans niet gunnen eens vreemde vis voor Belgische uit te voeren.

Als de Nederlandse vishandel ontevreden is over de eis tot regelmatige handel en de controlemaatregelen, stellen we voor dat zij dan het Beneluxakkoord zouden opzeggen. In België zijn er verschillende groepen: vishandelaars, visverwerkers, leurders, reders, enz. die hiermede onmiddellijk zouden instemmen.

Waarop dan nog langer gewacht?

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAL, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

VISMJN, ZEEBRUGGE, Tel. 541.17

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

VERFALLIE Jacques, matroos aan boord van de O.105, is tijdens het winden van de korre, met zijn oliefrak gegrepen tussen het korretouw en de postrol. Hierdoor liep hij kneuzingen op aan de linkerbil.

ARNOYS Polydoor, stuurman op de O.295 «Hugo Verriest», werd getroffen door een dichtstaand visruim, waardoor hij verwondingen opliep aan de rechterflank en een tweetal weken werkonbekwaam is.

BROUCKE Raymond, stuurman aan boord van de O.87, is uitgedueld en gevallen op dek. Hem werd hierbij een rib gebroken.

MICHELIS Jean, matroos aan boord van de O.155 prikte zich in de linkerhand terwijl hij een kabel splitste.

Ook VANHOECK Roland, motorist aan boord van de O.3, stak zich met een priem in de rechterhand Naderhand verzwoor de wonde waardoor het slachtoffer een tweetal weken werkonbekwaam is.

LYCKE Marcel, stuurman aan boord van de O.284, is de linkerwingsvinger geplet tussen de visplank en de verschansing.

ZONNEKEIN Roger, schipper aan boord van de O.224 «Charles-Denise», liep een zware kneuzing op aan de linkervoet doordat deze werd gekneld tussen de bolaard en de stuurreep.

ZEEBRUGGE

Terwijl hij behulpzaam was bij het inhalen van de korre, is RAPPE Oscar, geprikt in de rechterhand.

SAVELS Gilbert, reder van een schipper op de Z.412, is uitgedueld op dek waardoor hij zich bezeerde aan de onderrug.

PAEYE Léon, schipper van de Z.257, is gevallen en kneusde hierbij zijn rechterelleboog.

Visserijnieuws uit Zeebrugge

MOTORDEFEKT

Woensdagnamiddag moest de Z. 504 met motordefekt door de Z.420 naar de haven van Zeebrugge teruggesleept worden.

DOOP VAN NIEUW VISSERSVAARTUIG

Zondag aanstaande 27 januari 1957 al deze Z.562 Luc gedoopt worden. Dit houten vissersvaartuig werd gebouwd op de scheepswerf Haerincek en Zoon, voor rekening van de heren Ballieu en Haerincek. Deze nieuwbouw is van dezelfde type als de «Jacobas» en de «Rembrandt» die eveneens op dezelfde werf gebouwd werden. Het heeft de volgende karakteristieken, lengte overmeten 23,80 m., breedte 6,10 m. en holte 3 meter. Het zal uitgerust worden met een motor van 265 p.k. met een dieptemeter, een richtingzoeker en een radiozend- en ontvangstpost. Het zal in de loop der komende week ter visvangst uitvaren naar de Witte Bank.

Binnenkort zal op dezelfde werf een nieuw houten vaartuig op stapel gelegd worden, dat zal gebouwd worden voor rekening van Jozef Verbeke.

BLANKENBERGE

BODYN Achiël, schipper aan boord van de B.606, kreeg een sletsblok op de linkervoet. De nagel van de grote teen diende uitgetrokken te worden, waardoor het slachtoffer een veertiental dagen werkonbekwaam is.

ANTWERPEN

Terwijl VAN WYNSBERGHE H. schipper-reder van de BOU.11, zich aan boord van zijn vaartuig begaf, werd hij aangereden door een vrachtauto. Het slachtoffer liep een breuk aan het linkerbeen op.

BEZAAANZEIL AFGERUKT

Door een rukwind werd vorige week het bezaanzeil van de B.603 afgerukt. Daardoor werd ook de bezaanboom gebroken.

GEBRUIK VAN AUREOMYCINE IN ENGELAND

De reders van Hull hebben aan de regering de toelating gevraagd om aureomycine te mogen gebruiken ten einde meer verse vis op de markt te kunnen brengen.

Het is namelijk bewezen dat een poeder op basis van aureomycine tevens «Acronize» genaamd, de vis tenminste 60 uren langer vers houdt.

Dit heeft een groot belang, vooral nu de schepen verder afgelegde visgronden opzoeken.

UITBREIDING VISSERSHAVEN

Na maanden en nog maanden werk, kan men zich nu, bij aanzicht van de uitbreiding reeds een klaar beeld vormen van wat het Oostdok eens zal zijn. Inderdaad de kaaimuren staan reeds in hun definitieve vorm en de uitdieping is reeds voor een groot deel gedaan. Momenteel is men druk bezig aan het leggen van arduinblokken aan de oostkant waar deze in lichte helling vastgemetseld worden. Naast de verdere details die nog moeten aangebracht worden, dient nog een groot werk gedaan, namelijk de doorbraak van de verbindingsweg tussen de vissershaven en de rederskaai.

Vooraleer men echter met deze werken begint, zal men eerst nog de noordkant volledig dienen af te werken. Ook dienen nog ontelbare m³ grond uitgediept te worden uit de noordkant.

AVERIJ

De Z.56, schipper-eigenaar Akx Emiel, liep averij op in de vissershaven van Zeebrugge. De stuurboordreling en de verschansing werd opgelicht en gespleten over een lengte van vijf meter. Tevens zijn een viertal stutten gebroken.

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 17 JANUARI

In de radiokrant voor Nederland, een regelmatige uitzending over de Nederlandse radio-omroep, wordt vandaag het verhaal verteld van de motortreiler «Dirkje» die geen haring meer vindende op de gewone (en normale) vangplaatsen, in de Ierse zee op zoek toog en vandaag triomfantelijk naar huis berichtte: een flinke vangst van 1.000 kisten haring gemaakt, die morgen ter veiling zal gebracht worden.

Dergelijke kleine berichtjes acht men in Nederland reeds voldoende om als speciaal omroepbericht te worden uitgezonden, in elk geval een prestatie van de schipper en een goede reclame voor het produkt.

VRIJDAG 18 JANUARI

Voor onze visserij is haringvangst afgelopen — over en sluiten maar — Het is een rampzalig seizoen geweest voor onze vissers die zich hielden aan de traditionele vangplaatsen waar geen haring te vinden was.

Of de oorzaak van deze mislukking te zoeken is in het feit dat de haring door honderden Duitse, Franse en Nederlandse schepen opgevangen wordt vóór Dieppe, vooraleer ze een uitweg kan zoeken naar het kanaal is een zaak die de wetenschap moet uitmaken.

Er blijkt intussen een grote vraag naar haring te zijn in ons land, vraag die spijtig genoeg dit jaar niet kon voldaan worden, zodat noodzakelijkerwijze opnieuw beroep zal moeten gedaan worden op haring uit vreemde landen.

Waarom zijn onze vissers en reders niet meer ondernemend geweest en hebben ze ook niet de haring gezocht op andere plaatsen dan daar waar hij dit jaar niet te vinden was.

ZATERDAG 19 JANUARI

De verkiezingen naderen: er worden weer kandidaten en reders gezocht voor decoraties die naderhand zullen uitgedeeld worden. Dat is wel de meest goedkope en gemakkelijke manier om sommige mensen te lijmen en te tonen dat er in Brussel nog aan hen gedacht wordt.

Intussen zijn we nog altijd de mening toegedaan dat een ernstige oplossing van de vele problemen van het bedrijf de visserij meer plezier zal doen dan gelijk welke decoratiereg. Er zijn tenslotte nog weinig mensen te vinden in ons land die geen decoratie hebben. De uitdeling van de zo lang reeds beloofde pensioenbrevetten aan vissers die 55 jaar oud zijn zou veel meer deugd doen aan het bedrijf en veel meer mensen aantrekken dan een ereteken.

ZONDAG 20 JANUARI

Het gebeurt wel eens meer dat men op een zondag het voornemen maakt — voor de zoveelste maal — zijn boekenkast in orde te brengen en dan blijft steken op een of ander werk dat men sinds lang niet

MOTORDEFEKT

De Z.507 schipper Devinek Gustaaf bevond zich ter visvangst toen zich motor defekt voerde. De Z.705 werd door de Z.550 behouden naar de thuishaven opgesleept.

meer in handen heeft gehad. Dit was deze namiddag ook het geval en ik kreeg enkele dichtbundels en bloemlezingen in handen.

Veel werd er niet geschreven over de zee door onze dichters en schrijvers, maar wat er gemaakt werd is er des te mooier om. Men zou er in elk geval een prachtige bloemlezing kunnen van maken, nog dikker dan het bundeltje «de muze en de zee» dat ik nog eens doorlezen heb.

De verleiding wordt in mij sterk om elke week een stukje proza of een gedichtje van een bekend of minder bekend schrijver te laten verschijnen in «Het Visserijblad».

Zouden er liefhebbers zijn?

MAANDAG 21 JANUARI

De vishandel is voorzeker een der weinige bedrijven waar een snelle prijsoploffering en even vlugge bestelling nodig is. Dit geschiedt dan per telefoon of per telegram en geeft maar al te dikwijls aanleiding tot verwarming, betwisting en misbruik van vertrouwen.

In Duitsland heeft men er wat beters op gevonden. Daar doet de vishandel zijn offertes per «telex» of verreschrijver: de offertes gebeuren onmiddellijk, vergissingen zijn uitgesloten en de klant kan bestellen wanneer hij lust heeft.

Spijtig dat de telex bij ons nog zo'n duur beestje is en vooral dat het net weinig uitgebreid is. Misschien komt het er toch eenmaal door en dan kan het wel zeer goede diensten bewijzen aan de vishandel.

DINSDAG 22 JANUARI

Men zal mij misschien verwijten dat ik veel naar de Nederlandse Radio-omroep luister, maar er zijn nu eenmaal bepaalde programma's waar men aan «verslaafd» is en dan zijn het gewoonlijk de meest beluisterde. Dat men, vooraleer dergelijke programma's aanvangen af en toe iets vertelt over visserij, enz, is me al meer dan eens opgevallen. Vorige donderdag was het over de haringvisserij, deze avond komt er een prachtige reportage over het Hospitaalkerkschip «De Hoop». Het is dan niet alleen omdat we de mensen kennen en het schip dat we geluisterd en blijven luisteren hebben, maar het was een programma dat ons bleef boeien.

Moge de «De Hoop» lang varen tot heil van vele vissers en zeelieden.

WOENSDAG 23 JANUARI

De mazoutkwestie is gedeeltelijk opgelost, er is minder spraak van tekort, de prijzen zijn sterk gestegen maar ieder is tevreden dat het niet erger geworden is met de beperkingen en men vergeet gewoonlijk de prijs.

De reders, waarvan de mazoutpost de sterkste is van de uitbating, zullen wel anders spreken: bijna 40% omhoog. De reden zou liggen in de groter vrachtkosten en de duurder prijzen in de Verenigde Staten. De vraag is nu of de mazoutmaatschappijen, de dag dat het Suezkanaal weer vrij komt, niet zullen vergeten de prijs te laten dalen. Intussen schijnt men geen haast te hebben om de doortocht vrij te maken.

De Engelse reders zoeken een oplossing in deze verhoogde prijzen in het leggen van een taks op de aankopen in de vismijnen, te betalen door de handel. Of dat zal helpen en de basisprijzen niet veelver zullen dalen is een andere vraag.

De verkoop van Vis, IJle Haring en Garnaal in de Oostendse Vismijn in 1956 1956 een zeer slecht jaar voor de Reders

Hierna volgen de opbrengsten van vis en ijle haring in de vismijn van Oostende gedurende het jaar 1956 verkocht.

Deze cijfers zijn de officiële cijfers van verkoop.

Oningewijden zullen zich laten verleiden om te geloven dat in de visserij veel rederijen grote winsten verwezenlijken.

Niets is minder waar ! In ons volgend nummer zullen we een paar bilans opgeven van de verliezen welke geleden werden.

Dit is voornamelijk het geval voor de vissersvaartuigen van de middenslagvisserij, die het Kanaal en de Witte Bank bevangen hebben. Ondertussen is het de O.395 «Vanderweyden», de voorlaatste nieuwe eenheid van de rederij Mo-vis, welke het hoogste cijfer ooit bereikt, nl. 12.486.078 F, boekt.

We wensen de kapitein en zijn bemanning hiermede geluk en hopen dat dit jaar anderen zullen betrachten hem die trofee te ont-nemen.

Dit vaartuig dat op IJland en op Groenland zijn bedrijvigheid vastlegde, bracht niet minder dan 1.962.500 kg vis binnen, wat enorm mag genoemd worden.

DE OPBRENGSTEN

- (1) nummer vaartuig
- (2) Vis
- (3) IJle haring
- (4) Totaal

(1)	(2)	(3)	(4)
O.15	1.305.520	—	1.305.520
O.18	26.640	—	26.640
O.25	1.302.225	229.551	1.531.776
O.33	1.006.060	—	1.006.060
O.36	308.510	22.910	331.420
O.66	1.268.853	—	1.268.853
O.77	1.080.240	—	1.080.240
O.80	3.770.849	—	3.770.849
O.81	9.513.254	—	9.513.254
O.82	979.638	309.843	1.289.481
O.83	6.892.855	—	6.892.855
O.85	1.386.767	—	1.386.767
O.86	4.530.443	—	4.530.443
O.87	1.409.433	75.448	1.484.881
O.88	4.498.655	—	4.498.655
O.89	5.278.113	—	5.278.113
O.92	5.640.928	—	5.640.928
O.94	2.327.333	—	2.327.333
O.102	1.946.970	—	1.946.970
O.105	1.563.093	—	1.563.093
O.108	2.169.743	—	2.169.743
O.109	993.862	416.895	1.410.757
O.112	1.379.903	242.763	1.622.666
O.115	888.375	223.390	1.111.765
O.118	1.795.045	—	1.795.045
O.120	2.225.140	—	2.225.140
O.119	1.066.720	136.630	1.203.350
O.122	1.055.647	154.378	1.210.025
O.124	3.678.570	—	3.678.570
O.127	1.346.047	362.399	1.708.446
O.128	1.151.506	38.223	1.189.729
O.131	1.053.195	93.679	1.146.874
O.132	1.367.600	13.611	1.381.211
O.135	1.191.475	223.390	1.414.865
O.140	1.508.330	416.895	1.925.225
O.147	1.647.371	—	1.647.371
O.152	1.284.760	—	1.284.760
O.153	1.378.613	362.399	1.741.012
O.154	1.244.320	310.518	1.554.838
O.155	1.762.448	115.461	1.877.909
O.156	991.470	91.161	1.082.631
O.165	1.506.075	115.460	1.621.535
O.166	1.352.235	—	1.352.235
O.170	1.405.319	341.230	1.746.549
O.171	995.235	—	995.235
O.173	2.138.410	—	2.138.410
O.174	1.841.843	—	1.841.843
O.175	1.433.201	135.193	1.568.394
O.183	1.179.019	—	1.179.019
O.184	1.586.500	—	1.586.500
O.187	1.361.781	91.161	1.452.942
O.191	1.286.301	230.155	1.516.456
O.193	1.110.652	411.010	1.521.662
O.196	1.059.428	—	1.059.428

O.198	1.018.802	309.844	1.328.646
O.200	858.904	—	858.904
O.204	1.396.090	296.337	1.692.427
O.214	1.159.868	411.010	1.570.878
O.215	2.592.121	—	2.592.121
O.217	4.117.848	—	4.117.848
O.218	1.413.964	242.745	1.656.709
O.220	315.331	310.518	625.849
O.222	1.121.281	—	1.121.281
O.223	1.250.052	216.626	1.466.678
O.224	4.246.224	—	4.246.224
O.227	1.018.263	—	1.018.263
O.228	2.332.330	—	2.332.330
O.231	3.621.096	—	3.621.096
O.232	1.398.924	—	1.398.924
O.235	2.197.047	—	2.197.047
O.236	3.716.568	—	3.716.568
O.237	3.343.390	—	3.343.390
O.239	2.375.562	—	2.375.562
O.242	2.954.881	—	2.954.881
O.243	1.450.734	305.220	1.755.954
O.244	1.012.287	216.626	1.228.913
O.246	1.681.945	—	1.681.945
O.247	1.524.012	296.337	1.820.349
O.250	2.960.725	—	2.960.725
O.254	1.192.825	136.246	1.329.071
O.256	1.015.081	291.019	1.306.100
O.262	1.819.081	—	1.819.081
O.265	1.810.935	—	1.810.935
O.266	1.831.064	—	1.831.064
O.267	600.920	—	600.920
O.268	2.209.899	—	2.209.899
O.269	4.992.820	—	4.992.820
O.276	1.600.405	—	1.600.405
O.277	1.852.080	—	1.852.080
O.278	1.849.973	97.494	1.947.467
O.279	1.208.826	291.018	1.499.844
O.281	1.095.629	229.551	1.325.180
O.282	1.643.156	305.221	1.948.377
O.283	1.283.034	522.794	1.805.828
O.284	1.388.707	522.794	1.911.501
O.285	4.413.535	—	4.413.535
O.286	4.651.651	—	4.651.651
O.287	1.398.015	299.004	1.697.019
O.289	1.174.447	99.934	1.274.381
O.292	1.292.353	—	1.292.353
O.293	9.150.757	—	9.150.757
O.294	9.925.478	—	9.925.478
O.295	2.456.379	—	2.456.379
O.296	9.736.248	—	9.736.248
O.298	8.980.954	—	8.980.954
O.300	1.421.161	75.448	1.496.609
O.305	3.431.272	—	3.431.272
O.312	1.480.960	306.323	1.787.283
O.313	1.527.086	—	1.527.086
O.316	4.839.787	—	4.839.787
O.318	3.756.036	—	3.756.036
O.324	5.231.389	—	5.231.389
O.326	1.827.419	—	1.827.419
O.327	1.083.464	—	1.083.464
O.329	1.933.339	—	1.933.339
O.331	3.883.952	—	3.883.952
O.335	5.406.253	—	5.406.253
O.337	1.493.382	—	1.493.382
O.342	2.002.774	—	2.002.774
O.345	1.431.226	—	1.431.226
O.346	1.031.701	142.992	1.174.693
O.395	12.486.078	—	12.486.078
O.457	277.664	—	277.664
O.532	981.320	—	981.320

ZIJ DIE SLECHTS GEDEELTELIJK VERKOCHTEN TE OOSTENDE

Hiernavolgende vaartuigen verkochten in 1956 nu en dan hun vangsten.

BLANKENBERGE

B.603 1.051.165

ZEEBRUGGE

Z.24	508.470
Z.30	288.265
Z.93	497.516
Z.186	443.490
Z.199	685.265
Z.201	574.980
Z.209	286.040
Z.212	1.600.471
Z.226	1.636.653
Z.226 (h.)	216.372
Z.240	400.550

Z.251	65.870
Z.257	876.649
Z.274	416.250
Z.291	1.647.078
Z.321	1.300.224
Z.330	826.525
Z.400	153.770
Z.403	223.590
Z.405	1.544.420
Z.412	1.905.482
Z.419	1.696.225
Z.421	1.471.104
Z.422	842.350
Z.425	1.606.856
Z.435	195.540
Z.443	410.372
Z.444	1.587.363
Z.446	1.490.484
Z.446 (h.)	293.531
Z.447	32.675
Z.449	59.360
Z.452	393.180
Z.456	49.800
Z.458	340.900
Z.459	2.152.991
Z.462	624.809
Z.467	112.930
Z.470	133.190
Z.471	488.825
Z.472	662.175
Z.473	617.595
Z.476	282.984
Z.477	105.970
Z.480	263.582
Z.489	335.933
Z.491	51.490
Z.500	307.245
Z.504	553.425
Z.507	57.800
Z.510	1.579.180
Z.511	635.645
Z.514	892.880
Z.515	92.890
Z.516	434.580
Z.519	101.562
Z.526	92.120
Z.528	388.079
Z.529	1.363.282
Z.530	251.872
Z.537	1.844.367
Z.539	1.868.450
Z.540	701.790
Z.542	1.152.570
Z.543	409.790
Z.544	207.500
Z.545	215.380
Z.546	2.006.153
Z.547	1.316.832
Z.548	57.850
Z.549	1.715.110
Z.550	304.610
Z.552	44.580
Z.554	1.638.191
Z.556	913.315
Z.560	67.550
Z.561	43.030
Z.581	2.051.802
Z.583	634.030
Z.733	135.250
Z.745	1.502.556
Z.777	795.620

NIEUWPOORT

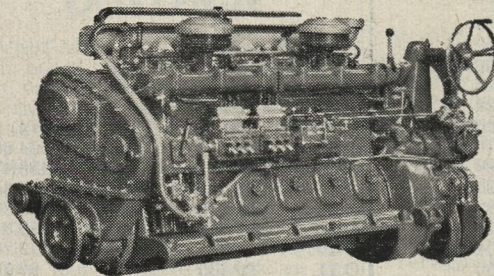
N.7	753.350
N.22	95.410
N.211	1.627.560
N.701	101.840
N.730	172.380
N.732	75.520
N.737	237.055
N.740	33.000
N.741	109.460
N.744	203.580
N.761	265.715
N.801	22.160
N.805	50.760
N.806	777.062
N.807	27.000
N.814	37.310
N.819	1.496.490
N.820	362.090

OPBRENGSTEN 1956 GARNAAL EN SPROT

- (1) : Nr vaartuig
- (2) : Garnaal
- (3) : Sprot
- (4) : Totaal

(1)	(2)	(3)	(4)
O.2	218.216	56.464	274.680
O.3	193.471	—	193.471
O.4	202.015	152.345	354.360
O.5	231.343	96.722	328.065
O.9	421.273	15.649	436.810
O.10	246.177	166.585	412.762
O.11	90.135	—	90.135
O.12	230.596	—	230.596
O.14	509.648	105.586	615.234
O.18	133.507	34.071	167.578
O.19	256.682	167.862	424.544
O.20	334.908	162.864	497.772
O.21	259.336	146.675	406.011
O.28	76.574	—	76.574
O.31	332.715	195.407	528.122
O.32	409.585	139.262	548.847
O.39	120.963	79.170	200.133
O.41	142.965	—	142.965
O.45	348.267	40.398	388.665
O.46	413.446	40.398	453.844
O.49	212.984	209.009	421.993
O.51	61.389	—	61.389
O.57	22.215	—	22.215
O.58	380.922	—	380.922
O.59	194.590	65.683	260.273
O.64	117.596	—	117.596
O.70	196.148	22.910	219.058
O.75	151.952	—	151.952
O.76	187.118	—	187.118
O.79	212.258	—	212.258
O.84	241.068	166.585	407.653
O.91	243.096	200.411	443.507
O.96	159.249	118.761	278.010
O.97	25.483	—	25.483
O.100	313.787	209.009	522.796
O.103	368.004	74.244	442.248
O.111	234.555	82.228	316.783
O.125	218.827	165.952	384.779
O.126	250.502	158.050	408.552
O.130	4.788	—	4.788
O.133	267.199	3.118	270.317
O.144	213.3		

GLENIFFER



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

N.V. MARINE MOTORS

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

Oostende

Marktoverzicht

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

Een 15-tal vaartuigen meer aan de afslag deze week, waardoor een meer-aanvoer van ongeveer 1000 bennen vis en 10.000 kg tong, bij verleden week. De aanvoer van platvis was echter veel groter, terwijl ook meer rare soorten werden aangevoerd. Hierdoor was de prijs voor deze soorten veel lager, met een prijsdaling van openings- naar sluitingsmarkt. Vooral op de woensdagmarkt was de vis spotgoedkoop. De meeste schepen konden dan ook geen lonende opbrengsten boeken. Dit was vooral het geval voor de middenslagsche-

	19-91-19557	21-1-1957	22-1-1957	23-1-1957	24-1-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	33,40-40,80	32,50-39,—	30,80-33,—	.....	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	43,20-45,60	43,—45,60	40,—44,60	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	45,40-47,40	46,50-48,40	44,—52,—	.....	.....
Voor-kleine — Petite	45,—48,—	46,—49,—	45,40-48,—	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite	37,60-39,80	38,—39,60	28,—30,20	.....	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	36,—44,50	38,—41,60	31,—33,—	.....	.....
Middel — Moyenne	23,3—30,—	24,—30,—	21,—29,—	28,—	.....
Kleine — Petite	12,—19,—	13,—16,—	11,50-17,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	7,40-10,—	5,—10,—	3,80- 5,40	.....	.....
Grote iek — Grosse	8,60-13,60	9,—12,—	4,40- 8,20	.....	.....
Kleine iek — Petite	10,80-14,—	11,40-12,—	4,20- 7,40	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	9,60-12,80	7,60-11,—	4,— 5,40	.....	.....
Platjes — Toute petite	4,80- 7,60	2,20- 7,80	1,20- 2,60	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	8,—10,—	8,60-10,—	6,80-10,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	5,— 6,40	4,— 7,80	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	17,20	36,40	.....	.....	.....
Middel — Moyaen	.....	17,20-20,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	6,40-13,40	5,—14,—	4,— 8,—	6,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	6,70- 9,20	6,70	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	12,80-17,—	12,60-18,—	9,80-14,—	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	6,10	3,40-13,—	3,20-11,20	3,60-10,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	21,—28,—	24,—29,—	24,—26,50	.....
Wijting — Merlan	7,—	3,60- 6,20	2,60- 8,—	2,60- 3,60	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	1,50- 2,60	.....
Steenhol — Sole limande	.....	13,—18,—	10,—21,—	10,—15,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,60- 7,30	8,20	3,10- 6,20	5,—
Hondshaai — Roussette	.....	5,30- 6,80	5,50- 6,60	3,80- 5,30	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	32,—	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	13,20-20,60	7,20-17,—	7,50-10,20	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	9,—15,80	11,—17,50	7,50-15,—	.....
Zeekefret — Langoustine	.....	7,40-16,60	.....	11,—11,60	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klijpv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	4,60- 5,60	5,50- 6,20	2,50- 5,—	.....
Leng — Lingue	.....	10,—	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	5,— 8,50	5,40- 8,—	3,80- 5,80	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng gual	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	3,40	1,90- 2,20	2,20- 2,60	.....
Heilbot — Flétan	.....	35,—	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	9,—	5,40- 9,—	8,—	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	9,—11,—	9,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	22,—	.....	.....

pen die het kanaal en de Witte Bank bevisten. Noordzeevaartuigen brachten op de laatste marktdag kleine vangsten binnen. De kwaliteit was de ganse week goed. Toch is het niet normaal dat bij een normale aanvoer zoals deze week, de prijzen onmiddellijk zo dalen. Dit is een gevolg van de invoer uit andere landen waar, bij grote aanvoer in België ook meer vis wordt aangevoerd. Het overschot van die landen wordt op de Belgische markt geplaatst met de zeer nadelige gevolgen hieraan verbonden: zeer lage prijzen en deficitaire uitbating voor de meeste schepen.

In totaal voerden 71 schepen 12.965 bennen vis en ongeveer 30.000 kg tong aan. De verdeling van de vangsten was als volgt: 4 IJslanders met 4.650 bennen vis van doorgaans goede kwaliteit. Lagere prijzen dan verleden week vooral voor kabeljauw. Ietwat grotere vangsten; hierdoor toch lonende opbrengsten voor de meeste van deze schepen. Negen Morrayvangsten, samen 2.273 bennen vis. Meestal kleine vangsten. Prima kwaliteit. Kabeljauw is goedkoop en daalt van de eerste naar de laatste marktdag.

Vijftien vangsten van het Kanaal met samen 2.779 bennen vis en ongeveer 6.000 kg tong. Verschillende mooie vangsten, doch te lage prijzen om goede resultaten mogelijk te maken. Twaalf Witte Bankers waarvan 7 op de sluitingsmarkt. Op die dag ook de kleinste vang-

ten en de laagste prijzen. Acht schepen van de Oost voorzien de markt van 658 bennen vis en 7.000 kg tong. Zeer verse vis uit korte reizen. Redelijk grote vangsten. Eén Kreeftenputter met een mooie vangst. Eén en twintig Westvaartuigen met 1.780 bennen vis en 3.150 kg tong. Tenslotte 1 kustvaartuig met 9 bennen vis.

Zaterdag 19 januari

KUST
O.36 1 9 20 3.890
Eén klein vaartuig van de kust met een even kleine vangst.

Maandag 21 januari

IJSLAND
O.293 23 2000 — 925.490
MORRAY
O.231 15 369 — 172.540
O.239 15 201 — 95.930
O.228 15 259 — 118.030
O.242 15 164 — 89.150

KANAAL
O.1833 15 149 1801 139.885
O.102 14 150 400 82.385
O.151 14 180 300 124.660
O.262 11 200 500 111.920

WITTE BANK
O.326 15 134 1866 152.610
O.227 15 72 1540 107.480

OOST
Z.330 10 78 400 54.510
Z.539 13 75 1400 111.740
Z.549 13 65 900 84.295
Z.554 12 100 1500 122.180

WEST
O.204 6 120 — 64.540

Enigszins kleinere aanvoer dan verwacht, vooral van het Kanaal. Kleine Morrayvangsten. Grotere vangsten van de Oost. Weinig West-vis. Tongen zijn gedaald in prijs. Ook kabeljauw is goedkoop. Voor de meeste andere soorten is eveneens een daling ingetreden.

Dinsdag 22 januari

IJSLAND
O.286 19 1100 — 423.575
O.269 18 800 — 374.535
O.88 17 750 — 312.545

MORRAY
O.108 10 430 — 175.420
O.329 11 350 — 148.940
Z.212 13 200 — 82.660

KANAAL
Z.405 15 220 700 120.310
Z.226 15 270 — 89.090
Z.745 14 150 400 72.470
O.2433 14 275 — 106.980
O.115 13 100 — 62.845
O.66 13 180 400 76.640

WITTE BANK
O.198 14 70 1200 85.200
O.82 13 60 1200 78.350
Z.529 14 50 1000 69.110

OOST
Z.514 11 100 700 89.040

WEST
O.532 4 40 200 34.560
O.276 4 100 100 47.850
Z.556 4 70 200 34.770
O.147 4 50 — 31.820
O.327 4 30 200 18.790
O.246 6 130 200 56.030
O.33 4 40 — 23.580
N.762 4 80 150 34.715
Z.274 4 100 — 56.350

Grotere aanvoer dan gisteren. Meer variatie. Grotere Morrayvangsten. Mooie Kanaalvangsten. Een paar omvangrijke vangsten van de West. Verdere daling voor de meeste soorten. Lichte stijging voor tong.

Woensdag 23 januari

MORRAY
Z.459 13 200 — 102.995
Z.425 10 100 — 45.500

KANAAL
O.256 13 150 700 90.025
Z.543 13 200 200 86.950
O.135 10 100 — 38.000
O.265 13 180 400 64.054
O.235 12 275 — 74.930

WITTE BANK				
O.220	13	30	700	46.380
O.174	12	40	800	51.260
O.170	15	70	900	72.080
O.218	15	70	800	64.760
O.243	13	70	700	63.695
O.173	13	40	700	58.480
O.112	14	50	500	55.700

KREEFTENPUNT				
Z.419	9	60	900	66.085
OOST				
O.348	13	50	500	39.005
Z.547	12	90	900	66.350
Z.777	10	100	700	53.905

WEST				
O.277	8	100	—	53.905
Z.24	5	70	200	30.120
Z.201	5	70	300	46.810
Z.452	11	160	700	78.490
Z.400	5	80	300	37.530
Z.209	5	50	300	29.690
O.77	4	100	—	29.105
N.806	4	80	—	20.120
O.346	5	120	—	38.810
O.15	5	80	100	27.880
N.211	4	100	200	42.860

Omvangrijke aanvoer van platvis en rare vangsten. Prijsdaling voor alle soorten, meest uitgesproken voor kabeljauw, rogschors en platvis. Tong blijft zo ongeveer op het peil van de dinsdagmarkt. Po- vere resultaten voor alle schepen.

Donderdag 24 januari

KUST				
O.36	3	10	—	5.630

GENT

VAN 12 TOT 18 JANUARI 1957
Voorkleine tongen 75 ; grote tarbot 100 ; kleine tarbot 45 ; middelmatige griet 50 ; grote iek 27-32 ; iek 3e slag 25 ; middelmatige schelvis 40-45 ; rog 24 ; gekuiste rog 50 ; kabeljauw 28-50 ; gullen 22 ; wijting 18 ; gepelde hondshaai 42 ; zeebaars 48 ; ijle haring 17-19 ; koolvis 22 ; gepelde garnaal 220-240 F per kgr.

BRUSSEL

VAN 12 TOT 18 JANUARI 1957
Voorkleine tongen 90-100 ; kleine tongen 84 ; grote tarbot 120 ; middelmatige tarbot 76-85 ; kleine tarbot 52-60 ; kleine griet 52-55 ; kleine iek 28-35 iek 3e slag 27-30 ; grote schelvis 52-60 ; kleine repen schelvis 55 ; rogvlerven 72-85 ; kabeljauw 44-80 ; repen gullen 40-48 ; hozemondhamme 60-70 ; wijting 24-27 ; steenschol 36-45 ; gepelde hondshaai 45-60 ; arend 70 ; repen zeebaars 56-65 ; repen leng 56 ; ijle haring 22-26 ; gepelde garnaal 190-240 F per kg.

FIJNMEKANIËK

BOREN EN SLIJPEN

VAN

BENZINE- DIESEL-

SCHEEPSMOTOREN

COMPRESSOREN

KRUKASSEN, enz.

CYLINDERVOERINGEN

ALGEMENE

FIJNE MEKANIËK

GOUDENBOOMSTRAAT

88-90

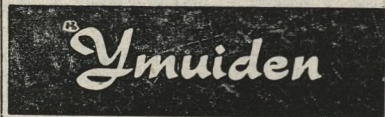
BRUGGE

(Kristus Koning)

Tel. 36106

OUDE GAZETTEN TE KOOP.

Zich wenden bureel blad.



Marktoverzicht

De aanvoer van de trawlvloot is ondanks de geringe vangsten bij het slecht weer in de vorige week op gang gekomen. Twaalf trawloggers en trawlers verschenen van donderdag tot en met dinsdag met de logger- en kottervloot aan de afslag en voerden 20.250 kisten vis aan, waarbij 5600 kisten schol, 5000 haring, 3700 schelvis, 1900 wijting, 1400 tong en tarbot, 1200 kabeljauw en gul en 350 koolvis. De prijzen bleven over het algemeen goed. Kabeljauw lag door geringere vraag sinds vrijdag aanzienlijk lager in prijs.

DONDERDAG was de aanvoer 1550 kisten groot, waarbij 900 kisten schelvis, 300 wijting, 125 kabeljauw en gul en 50 koolvis. Kabeljauw en grove schelvis voor export haalden gunstige prijzen; respectievelijk f. 116 tot f. 47 en f. 38 tot f. 36. Ook de middel en kleine soorten schelvis leverden goede be-

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

Tongen, grote — Sole, grosse	4,50-4,-	4,10-3,40	3,90-3,25	3,40-3,10	3,30-3,15	3,30-3,25
3/4 tong — Sole 3/4	5,-4,10	3,70-3,40	3,80-3,15	3,30-3,-	3,25-3,-	3,10-3,-
Bloktongen — Sole moyenne	4,50-3,90	3,70-3,30	3,90-3,40	3,60-3,25	3,25-3,-	3,20-3,-
Voor-kleine — Petite	4,10-3,70	3,60-3,40	3,90-3,40	3,60-3,10	3,40-3,25	3,40-3,30
Kleine tongen — Toute petite	3,60-3,30	3,30-3,05	3,50-3,15	3,-2,80	2,90-2,70	2,90-2,70
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,70-3,-	4,-2,70	4,-3,-	3,20-2,50	3,20-2,50	.....
Middel — Moyenne	.....	122,-87,-	.....	50,-49,-	.....	.....
Kleine — Petite	.....	70,-48,-	66,-57,-	28,-22,-	61,-60,-	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	40,-35,-	38,-35,-	36,-29,-	31,-27,-	32,-30,-
Grote iek — Grosses	56,-41,-	39,-32,-	57,-44,-	33,-23,-	31,-27,-	30,-26,-
Kleine iek — Petite	48,-46,-	56,-48,-	57,-44,-	49,-33,-	48,-43,-	46,-39,-
Iek 3e slag — 3e sorte	50,-44,-	54,-49,-	58,-46,-	50,-38,-	50,-43,-	46,-39,-
Platjes — Toute petite	54,-41,-	49,-36,-	46,-22,-	40,-18,-	40,-17,-	41,-21,-
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	38,-30,-	38,-28,-	36,-28,-	45,-35,-	47,-27,-	40,-30,-
Middel — Moyen	36,-26,-	36,-21,-	34,-22,-	41,-28,-	38,-26,-	40,-28,-
Kleine — Petit	32,-21,-	35,-20,-	28,-19,-	38,-23,-	33,-18,-	36,-25,-
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	36,-30,-	29,-25,-	32,-27,-	31,-	27,-20,-	.....
Kabeljauw — Cabillaud	116,-47,-	68,-32,-	60,-32,-	62,-28,-	63,-33,-	78,-32,-
Gullen — Petit cabillaud	46,-28,-	48,-25,-	32,-23,-	32,-21,-	34,-22,-	31,-26,-
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	98,-	.....	134,-98,-	.....
Wijting — Merlan	28,-16,-	27,-16,-	28,-14,-	30,-19,-	27,-19,-	28,-25,-
Schar — Limande	46,-31,-	44,-23,-	36,-22,-	46,-26,-	33,-30,-	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	36,-33,-	25,-21,-	23,-21,-	24,-14,-	23,-21,-	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	48,-42,-	.....	43,-	40,-35,-	32,-27,-	30,-10,-
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	98,-	55,-45,-	36,-	.....
Schartong — Cardine	.....	41,-26,-	.....	.....	57,-	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	35,-20,-	27,-18,-	25,-19,-
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	28,-21,-	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,90-2,50	3,-2,05	2,70-2,30	3,10-3,-	3,40-2,40	.....
Koolvis — Colin	32,-25,-	30,-19,-	26,-21,-	26,-18,-	31,-22,-	22,-18,-
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewo lf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	34,-31,-	58,-35,-	33,-
Zonnevis — St Pierre	45,-44,-	39,-33,-	38,-35,-	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

dragen op : f. 36 tot f. 20. Wijting noteerde nog f. 28 — f. 26. Besommingen : Herman f. 6550, Eveline f. 15.000, Elie f. 16.800.

VRIJDAG werden 2000 kisten vis aangevoerd, waarbij 600 kisten schol, 575 schelvis, 250 wijting, 225 tong en trbot en 125 kabeljauw en gul. Over het algemeen lagen de prijzen vandaag lager dan in de voorgaande markten. Schelvis deed nog van f. 38 tot f. 20, maar de kabeljauw tuimelde naar f. 68 tot f. 32. Tong was ook goedkoper : f. 3.70 tot f. 3.40 voor de drie kwartjes. Besommingen : Polderman f. 13.750, Ariadne f. 9800, SCH. 135 f. 6450.

ZATERDAG was er eindelijk weer haring. Twee trawlers uit de Ierse Zee losten 2400 kisten haring, 800 kisten schelvis, 1660 schol, 350 tong, 575 wijting, 400 kabeljauw en gul en 150 koolvis. Hierbij was uiteraard ook de aanvoer van 42 loggers en kotters. De totale aanvoer was 6700 kisten groot. Export nam tong, grove schol, kabeljauw af. Vergeleken met voorgaande dagen trad er over het algemeen nog een verdere daling van de prijzen in. Schelvis noteerde nu tussen f. 36 en f. 19, kabeljauw f. 60 tot f. 32. Wijting haalde f. 28 tot f. 14. Haring leverde f. 28 tot f. 21 per kist op en bracht de besomming van de trawler «Dirkje» op f. 35.600 en die van de SCH. 153 op f. 17.900.

MAANDAG losten 78 loggers en kotters in twee beurten in totaal

7500 kisten vis, waarbij 2400 kisten haring, 2600 schol, 450 wijting, 400 kabeljauw en gul, 600 schelvis, 600 tong en tarbot. Bij deze ruime platvisaanvoer bleven de prijzen ongeveer gelijk aan vorige week. De grove schol voor export noteerde nog f. 49 tot f. 29. Tong ging weg voor prijzen tussen f. 3.60 en f. 2.80. De schelvis was weer duurder en deed nu f. 45 tot f. 23. Haring was zeer duur : f. 35 tot f. 20 per kist van 50 kg.

DINSDAG waren er drie trawlers en enkele loggers en kotters met in totaal ongeveer 2500 kisten, waarvan 750 schelvis, 650 schol, 350 wijting, 200 kabeljauw en gul en 100 haring.

In de grove scholsoorten trad dinsdag een prijsverlaging in ; de prijzen lagen tussen f 31 en f 27. Schelvis bleef met f 47 tot f 18 goed betaald. Kabeljauw voor de export bracht slechts f 63 - f 33 op. Makreel ging van de hand voor f 32 - f 27 en haring voor f 27 - f 18. Besommingen : van Hattem f 13.750 ; Claesje f 8.900 ; Tzonne f 18.750.

WOENSDAG losten de trawlers Cornelis Vrolijk, de Curaçao en de Haarlem en de kleine vaart in totaal ruim 2.600 kisten vis, waarvan 700 kisten schelvis, 350 kabeljauw, koolvis en gul, 500 makreel, 450 haring en 400 wijting. De prijzen verschilden niet veel van gisteren. Makreel en haring noteerden respectievelijk de mooie prijzen van f 30 tot f 10 (voor de kleine) en f 25 tot f 19.

NIEUWPOORT

	21-1	23-1
Grote tong — Grosse sole	45	34
Bloktong — Sole moyenne	50	40
Fruittong — Sole 3/4	52	45
Schone kleine tong — Petite sole	51	43
Kleine tong — Toute petite sole	42	36
Grote tarbot — Turbot moyen	47	47
Middelm. tarbot — Turbot moyen	35	30
Varia — Divers	27	20
Griet — Barbue	24	24
Pieterman — Grande vive	30	30
Grote pladijs — Grosse plie	9	3
Middelm. pladijs — Plie moyenne	10	4
Kleine pladijs — Petite plie	10	2
Deelvis — Portion	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	25	23
Gul — Petit cabillaud	18	18
Keilrog — Raie radiée	19	12
Rog — Raie	15	11
Tilten	10	7
Scherpstarten	9	6
Halve man	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7	5
Kleine wijting — Petit merlan	5	2
Bot — Flet	2	.....
Schar — Limande	15	9
Zeehaai — Aiguillat	8	6
Zeehond — Chien de mer	8	6
Robaard — Grondin rouge	.....	.....
Knorhaan — Grondin	8	7

IJSLANDSE VISSOORTEN

	21-1-1957	22-1-1957	.....
Schelvis, groot	11.20-18.20	9.40- 14.40	.....
Middelmaat	7.40-10.80	6.40- 8.80	.....
Klein	6.40	5.60- 8.60	.....
Kabeljauw	9.60-12.60	9.40-12.40	.....
Gullen	5.60- 9.40	7.60-12.60	.....
Wijting	8,— 9.20	4.40- 8.40	.....
Schaat	18,—	10.40-14.60	.....
Zeebaars	7.80-10.80	6.60-10.40	.....
Leng	11.40-14,—	7.80-12.80	.....
Schartong	9.80	6.40- 8,—	.....
Heilbot	20.40-40,—	18,—45,—	.....
Koolvis	5.20-10.80	7.60- 8.60	.....
Hondstong	.....	3,—12.80	.....
Zeeewolf	7.20- 8.80	10,—12,—	.....
Platen	.....	12,—	.....

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	-----	---	------	------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

19-1	1	470	3.890			
21-1	16	226.407	2.557.345			
22-1	25	294.400	2.706.175			
23-1	29	155.750	1.553.699			
Tot.	71	677.027	6.821.109			

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

17-1	17	18.596	50.205	1,88	3,11	2,69
18-1	34	22.160	63.442	2,59	3,56	2,86
19-1	33	16.866	47.818	2,49	3,07	2,83
20-1	30	8.870	27.300	2,90	3,18	3,07
21-1	12	4.650	16.860	3,33	3,88	3,62
22-1	12	2.544	9.256	3,49	3,92	3,63

GARNAALANVOER OOSTENDE

18-1	4	75	5.251	65,—	72,—	70,01
21-1	2	67	3.807	56,—	61,—	56,82

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-1	1	20	1.000	50,—	50,—	50,—
------	---	----	-------	------	------	------

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-1	11	19.558	198.134			
23-1	9	21.521	155.002			

SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT

18-1	6	9.490	28.088			
19-1	4	1.790	4.026			

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

17-1	8	847	55.872	63,—	69,—	65,98
18-1	19	1.530	100.654	58,—	72,—	65,78
19-1	16	2.934	164.630	50,—	58,—	55,82
21-1	26	3.723	221.940	51,—	65,—	59,61
22-1	2	203	11.480	55,—	65,—	56,83
23-1	2	173	20.470	44,—	56,—	54,95

ZEEBRUGGE

	21-1	22-1	23-1
21-1	35-36	36-37	36-37
22-1	42-43	38-39	40-41
23-1	47-48	44-45	48-49
24-1	49-50	46-47	50-51
25-1	48-49	47-48	50-51
26-1	41-42	35-36	40-42
27-1	38-39	30-31	32-34
28-1	14-18	17-18	15-16
29-1	21-22	19-20	19-20
30-1	35	30	.....
31-1	4-5	3-4	5-6
32-1	8-9	4-5	6-7
33-1	.....	5-6	5-6
34-1	6-7	.....	4-5
35-1	21-22	18-19	16
36-1	.....	.....	16-18
37-1	15-16	10-11	12-13
38-1	13-18	12-13	12-13
39-1	11-13	7-8	11
40-1	12-13	8-9	11-12
41-1	7	6-7	7-8
42-1	6-7	6-7	5-6
43-1	.....	.....	.....
44-1	.....	2	2
45-1	4	8	7
46-1	.....	.....	.....
47-1	.....	.....	.....
48-1	.....	.....	.....
49-1	.....	.....	.....
50-1	.....	.....	.....

VERWACHTINGEN

MAANDAG 28 JANUARI

Noorwegen : 0.395 (800 b.)
 IJsland : 0.81 (1100 b.) ; 0.297
 (2500 b.) ; 0.318 ; 0.86.
 Noordzee : 0.215.
 Kanaal : 0.232 ; 0.165 ; 0.289 ;
 0.254.
 Witte Bank : 0.283 ; 0.247 ;
 0.131.
 West : 0.184 ; 0.132 ; 0.152 ;
 0.345 ; 0.166.
 Oost : 0.122 ; 0.231.

DINSDAG 29 JANUARI

IJsland : 0.80 ; 0.217 ; 0.285 ;
 0.335.
 Kanaal : 0.128 ; 0.312 ; 0.154 ;
 0.287 ; 0.187.
 Witte Bank : 0.282.
 West : 0.191 ; 0.196.

WOENSDAG 30 JANUARI

IJsland : 0.250 ; 0.324.
 Noordzee : 0.94 ; 0.124.
 Kanaal : 0.313 ; 0.223 ; 0.279 ;
 0.155 ; 0.175 ; 0.87 ; 0.295 ;
 0.25 ; 0.156 ; 0.119.
 W. Bank : 0.222 ; 0.268 ; 0.444.
 Oost : 0.171.
 West : 0.246 ; 0.276 ; 0.327 ;
 0.77.

VERMOEDELIIK :

Van 120 tot 239 PK :
 19-1 : 0.244 (O).
 22-1 : 0.33 (W), 0.532 (W),
 0.147 (W).
 23-1 : 0.277 (W), 0.15 (W).
 Van 240 PK en meer :
 9-1 : 0.305 (N).
 16-1 : 0.105 (K).



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
 Verzendend
 in gans het land

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
 PRIJS-COURANTEN
 BRIEFHOOFDEN
 FAKTUREN
 OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

OPBRENGST DER
VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 19 JANUARI

Z.606	1	15	8.520
Z.63	1	7	4.910
Z.161	1	18	8.710
Z.406	2	10	6.270
Z.505	1	7	4.990
Z.186	2	8	2.780
Z.47	3	20	12.590
Z.766	1	20	8.200
Z.52	1	15	9.900

MAANDAG 21 JANUARI

Z.467	3	45	23.890
Z.415	2	18	9.450
Z.553	3	55	28.130
Z.38	3	37	16.730
Z.68	2	60	28.810
Z.785	3	37	18.760
Z.548	3	60	32.430
Z.520	3	50	22.560
Z.47	1	7	5.070
Z.52	1	8	3.520
Z.598	3	100	46.350
Z.495	3	55	34.740
Z.30	4	65	35.460
Z.233	4	40	21.380
Z.248	3	37	17.100
Z.449	9	140	84.640
Z.447	3	35	18.990

DINSDAG 22 JANUARI

Z.561	4	40	17.000
Z.407	10	135	65.290
Z.538	4	80	34.950
Z.472	10	110	64.030
Z.431	4	45	23.380
Z.518	4	65	25.380
Z.432	2	20	8.750
Z.441	4	45	15.950
Z.323	3	50	23.740
Z.552	4	80	28.890
Z.290	4	65	28.900
Z.541	4	55	30.370
Z.517	4	50	27.430
Z.240	4	50	28.820
Z.455	2	23	10.480
Z.416	4	45	20.590
Z.60	4	50	24.100
Z.456	4	55	19.720
Z.560	4	100	41.010
Z.480	4	70	26.240
Z.605	4	80	39.760
Z.149	7	100	61.050
Z.528	10	145	59.850
Z.423	4	50	20.790

WOENSDAG 23 JANUARI

Z.541	5	80	34.380
Z.418	5	60	23.230
Z.500	4	100	56.060
Z.476	5	75	27.740
Z.477	5	50	19.550
Z.530	5	40	37.160
Z.441	4	60	26.810
Z.545	10	110	53.160
Z.515	5	60	24.280
Z.550	4	65	28.420
Z.251	4	35	14.560
Z.511	5	125	37.980
Z.454	4	85	24.490
Z.491	5	60	23.300
Z.462	5	140	48.020

INDUSTRIE-scheepsmotor

Z.549 «Albrecht Rodenbach»
 159 PK. Bouwjaar 1951. Inl. :
 Utterwulge Onderwijsstraat,
 65, Heist. Tel. 510.41.

5738V

Is er vooruitgang in de Visserij en de Nijverheid ?

Men schrijft ons :

Mijnheer de Directeur,

Hij die zich vijftienvintig jaar geleden met allerhande visserij-aangelegenheden heeft bezig gehouden en die gelijk welk nummer van uw huidig visserijblad ter hand neemt moet, niet zonder verbazing, vaststellen dat heel wat gewichtige vraagstukken die zich toen reeds stelden, nog steeds geen afdoende oplossing gekregen hebben.

HET TEKORT AAN SCHEEPSJONGENS

Zo byv. het gebrek aan personeel. Toen Minister Baels in 1930 de premies instelde voor de schippers die een scheepsjongen aanleerden, en beloningen liet uitreiken aan die jongens, was hij ver van te vermoeden dat de aanmontering van scheepsjongens steeds een dalende lijn zou volgen en dat zelfs de wettelijke verplichting een jongen aan te monteren zonder uitwerking zou blijven, en dit om verschiedene redenen.

Eersten, wegens de slechte wil van sommige schippers die ertegen opzien, een deel van de besomming aan de scheepsjongens te moeten toekennen, tweedens omdat er op sommige vaartuigen geen slaapruijme voorzien is voor een scheepsjongen alsof de zeevaartinspektie er niet de hand zou kunnen aan houden opdat er wel scheepsruimte voorzien worde.

Ten derde, en dit is zeker niet de geringste reden, omdat er geen scheepsjongens genoeg beschikbaar zijn. Zowel de Ibbisschool als de andere vissersscholen langs de Kust boeken elk jaar een bedenkelijke afval onder de afgestudeerde leerlingen, terwijl ze allen tezamen nauwelijks zouden volstaan om in de leemte aan scheepsjongens te voorzien.

Destijds werd voorgesteld, minstens in onze maritieme provincie West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Antwerpen, het leerprogramma van de vierde graad der lagere scholen zo op te vatten, dat visserij en koopvaardij er op het voorplan zouden komen te staan. De vierde graad is immers geschapen geweest om de leerlingen gelegenheid te geven in een der voornaamste bedrijven hunner streek een broodwinning te vinden.

Later is er op gewezen geweest dat heel wat verlaten kinderen, waarmede men vaak geen weg weet, in de visserij zouden kunnen worden opgeleid tot volwaardige werklui.

Dit alles schijnt in de bevoegde middens geen weerklank gevonden te hebben. Misschien vindt de provinciale Kommissie die zich thans voor de zaak gespannen heeft een oplossing. Wait and see.

DE PROPAGANDA VOOR MEER VIS

Wat de Propagandakommissie betreft, hier ook wordt er nog steeds over geklaagd dat er vanwege de belanghebbende bedrijven, vooral vanwege de vishandel, weinig of geen medewerking kan bekomen worden.

Was het niet rond de jaren 1935 dat de toenmalige leiders van de belanghebbende bedrijven de heren J. Bauwens, C. Willems en Thomas Verhelst zich schriftelijk verbonden hadden een gezamenlijke Propagandavereniging zonder winstgevend doel op te richten die de taak van de Officiële propagandakommissie zou overnemen.

Dit was nu eens een verheugend initiatief waarvan veel goeds kon verwacht worden, maar het werd meedogenloos gekelderd door diezelfde ambtenaren die klaagden over de onverschilligheid van de betrokken bedrijven!

Wie zal er nu nog bekomen dat de leiders van produktie, handel en verwerking de vispropaganda voor eigen rekening nemen? Zij die de zaak gekelderd hebben kunnen zich op de borst kloppen, maar daarmee gaan de zaken niet vooruit.

HET REINIGEN VAN DE BEZOEDELDE WATEREN

De beoedelde wateren waarin langs onze kust en elders mossels en andere weekdieren bewaard worden, die ongekookt verbruikt worden, is een ander probleem waarover zich niemand meer schijnt te bekommeren, totdat er zich misschien opnieuw op dramatische wijze een dodelijk ongeval zal voordoen, zoals dit enkele jaren geleden langs de oevers van het zeekanaal van Zeebrugge voorvallen is.

Ernstige studies werden dientengevolge ondernomen door zeer bekwame geleerden, namelijk aan de Universiteit van Leuven, waarvan echter niets schijnt terecht gekomen te zijn.

BOORZUUR IN GARNALEN

Ook dit is geen nieuwigheid. Meer dan twintig jaar geleden deed dit vraagstuk veel stof opjagen. De enen verdedigden zich door te doen uitschijnen dat een matig gebruik in omringende landen, zoals Duitsland, volstrekt niet als schadelijk aanzien wordt, anderen beweerden dat de uit Nederland ingevoerde garnaal steeds met boorzuur bewerkt was, anderen nog deden opmerken dat het bederf in de eitjes van de garnaal zit en dat niemand de garnaal ongepeld opeet. Anderzijds wees de garnaalvisser erop dat niet hij, maar wel de opkoper of de winkelier zijn garnaal met boorzuur besproeide.

't Was toen destijds dat de heer De Haeck, bestuurder van de bekende firma Globus erin toestemde eens na te gaan of er geen middel kon gevonden worden om, op onberispelijke wijze, de gekookte garnaal langer te bewaren.

Gerard Deckmyn moet zich nog wel herinneren dat die heer op zekere dag bij hem gekomen is, in gezelschap van de chimist zijner fabriek, die in zijn achterkeuken een hoeveelheid verse garnaal gekookt heeft die Gerard, op aanvraag pas uit zee had meegebracht.

In zuiver water gekookt, met geen andere toevoeging dan een passende hoeveelheid zout en een weinig wijnsteen, is de aldus bereide garnaal verscheidene dagen langer bruikbaar gebleven dan deze die dezelfde morgen in zee gekookt was geweest.

De heer De Haeck verklaarde zich bereid onze garnaalvisser met raad en daad bij te staan, maar toen hij aan boord van enkele

le garnaalscheepjes het vuile sap gezien had en vernam met hoe weinig voorzorgen de garnaal op zee gekookt wordt riep hij uit «Zolang dat niet verandert, kan geen ernstige beterschap verwacht worden». Zijn chimist was van de ene verbazing in de andere gevallen toen hij vernam dat het kookwater meestal uit zee geput wordt 't is te zeggen uit kustwater bestaat, dat met het rioolwater van de meeste onze Kuststeden gemengd is, dat het niet dagelijks vernieuwd werd maar nu en dan aangevuld met een handsvol zout erbij. «Erger kan het niet, was zijn oordeel, een echte «bouillon de culture» 't is te zeggen een wezenlijk microbenest.

Minister Mansholt heeft geen ongelijk wanneer hij zegt dat niet alles van de Regering moet verwacht worden, maar dat de mannen die in het vak staan en de eersten zijn om te zien wat er hapert, ook de handen uit de mouwen moeten steken om hun lot te verbeteren.

Nu er, op aandringen van het Redersverbond, onderzoeken en proefnemingen gedaan worden aan de Staatsuniversiteit van Gent om een onberispelijk middel te vinden om garnaal tegen vroegtijdig bederf te bewaren, mag de hoop geoesterd worden dat een resultaat zal bereikt worden dat zowel de produktie als de handel zal te goede komen.

Het is misschien niet misplaatst er hierop te wijzen dat de CERIA (Centre d'Etudes et de Recherches pour l'Industrie Alimentaire) over enkele jaren door het Provinciaal Bestuur van Brabant te Anderlecht opgericht, tot taak heeft zoals zijn naam het zegt, alle studien en onderzoeken te ondernemen die de voedingsnijverheden kunnen bevorderen.

Het is een reusachtige inrichting die over uitgebreide middelen beschikt en zeer ervaren deskundigen onder haar personeel telt, die misschien zouden bereid gevonden worden het boorzuurprobleem van de garnaalhandel te bestuderen. Klopt, en er zal opgedaan worden.

VIDI.

DE DUITSE HARINGVANGSTEN

De moderne uitrusting van de schepen met allerhande vang- en gehoorapparaten heeft niet kunnen beletten dat de Duitse vloot in 1956 ongeveer 48.000 ton minder haring aangebracht heeft dan het vorige jaar.

Het is dan ook niet te verwonderen dat men ook in het buitenland het jaar 1957 begonnen is met een zeker, al dan niet gewettigd, scepticisme.

Oostendse vissersvaartuigen in het slijk

Vorige week verscheen in een dagblad een foto van het Montgommerydok, waarin de vissersvaartuigen in het slijk liggen. Onder die foto stond: «De tij was zo laag, dat het dok leeg liep en de vissersvaartuigen (niet boten) in het slijk vastzakten.»

De fotograaf of de journalist in kwestie schijnt niet te weten dat die toestand niet het gevolg is van een te laag tij, maar dat deze toestand zich al meer dan een jaar voortdoet omdat er niet gebaggerd wordt.

Het is zelfs zo ver gekomen dat men drie uur voor tot drie uur na laag water niet meer in of uit het dok kan varen.

En er kan niet gebaggerd worden omdat de kaaimuren gevaar lopen te zakken met al de ernstige gevolgen er aan verbonden.

Men heeft nochtans wel geld gevonden om een 4-tal millioenen te besteden voor het bouwen van een nieuwe garnaalmijn, die daar geen zin meer heeft en een nutteloze uitgave daartelt.

In de administratie bestaat er natuurlijk één grote leemte en deze is, dat ambtenaars en gemeentebestuurders niet verantwoordelijk worden gesteld voor de zware vergissingen, welke zij begaan.

Want hier mag staande gehouden dat het bouwen van een nieuwe pier en nieuwe garnaalmijn een nutteloze en niet te verantwoorden uitgave daartelt, wat men er in de administratie ook over denke.

Ondertussen kunnen onze spruten garnaalvisser bijna niet meer uitvaren en mogen ze hun kost zoeken in... het slijk.

«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 Bouwisico.

(4356V)

Drijfkracht van O.151 « Morgenster »

De eerste reis van de O.151 «Morgenster» van de Gebroeders Maes is in de beste omstandigheden verlopen. Geen wonder ook, de werf die het schip gebouwd heeft, staat van ouds bekend als maker van flinke zeeschepen terwijl de motor, van Belgisch fabrikaat ook uit een gunstig gekende familie stamt.

Om deze redenen hebben we de drijfkracht van dit prachtig schip deze week, toen het de haven voor de eerste maal aandeed, van nabij bekeken.

De O.151 is uitgerust met een A.B.C.-motor type 6 MDU : 6 cilinder 300 PK aan 500 toeren per minuut gekoppeld aan een Lohman omkeerkoppeling met reductie 2/1. Dit type motor wordt speciaal gebouwd voor schepen. Ze zijn viertakt met normale luchtinlaat ofwel voorzien van een turbocompressor voor de spoeling. Deze laatste laat toe een belangrijke kracht terug te winnen uit de uitlaatgassen en aldus wordt de sterkte van de motor gevoelig verhoogd.

Deze motoren zijn bijzonder sterk gebouwd en worden aanbevolen voor de zwaarste diensten.

HOE ZIET DERGELIJKE MOTOR ER UIT ?

De CARTER is volledig in gietijzer, heeft talrijke versterkingsribben en draagt de krukas in grote draaglagers.

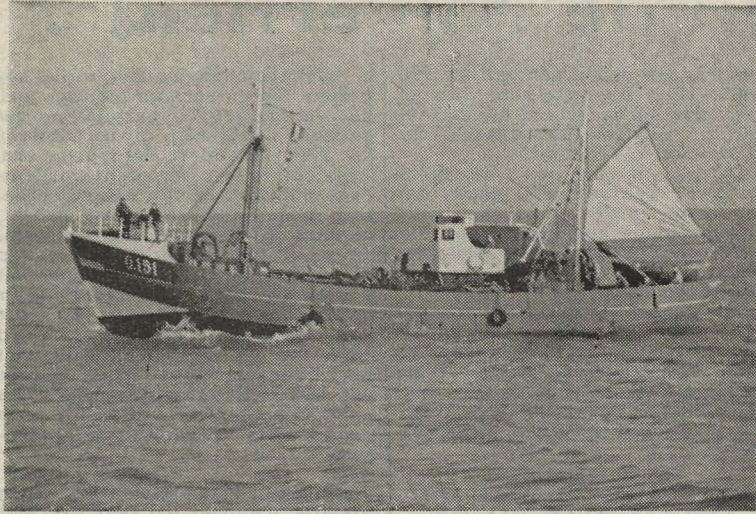
De CYLINDERBLOK wordt door lange doorlopende stalen bouten, als voorspanning, op de carter vastgemaakt. Deze bouten nemen de gehele druk van de ontploffing op. Hierdoor is het mogelijk ruime controledeksels te maken, waardoor alle organen van de motor gemakkelijk te bereiken zijn.

In het cilinderblok zelf zijn de verwisselbare cilindervoeringen uit speciaal gietijzer gemonteerd. Indien nodig kan de koelwaterruimte gemakkelijk worden gereinigd door de grote deksels welke aangebracht zijn aan de achterzijde van het cilinderblok.

De afzonderlijke CYLINDERKOPPEN bevatten kleppen welke gemakkelijk bediend worden vanaf de nokkenas door middel van klepstangen en klephefbomen. Een goede koeling en gemakkelijke reiniging is voorzien. Men kan de cilinderkoppen gemakkelijk afzonderlijk afnemen zonder de waterinlaat of gasuitlaatcollector te demonteren. Ieder cilinder heeft zijn eigen brandstofpomp.

De SMERING van alle organen geschiedt onder druk. Ieder motor bezit twee smeeroliepompen. Eens de smeerolie het systeem doorlopen, wordt deze opgevangen in een afzonderlijke tank (droge cartersmering). In de omloop zelf is een dubbele metaalplatenfilter en een speciale fijne filter vóór de laggers gemonteerd.

Geen enkel onderdeel dient met de hand te worden gesmeerd. Dit stelsel laat toe de smeerolie lange tijd te ge-



bruiken waardoor bijgevolg een zeer laag verbruik van smeerolie verkregen wordt.

De REGULATOR is van het centrifugale type met veer. De regeling hiervan is zeer gemakkelijk. Op vertraagde snelheid draait de motor ongeveer op 1/3 van de normale snelheid.

VEILIGHEIDSINRICHTING. Deze doet de motor automatisch stilvallen zodra de smeeroliedruk door een of andere oorzaak wegvalt.

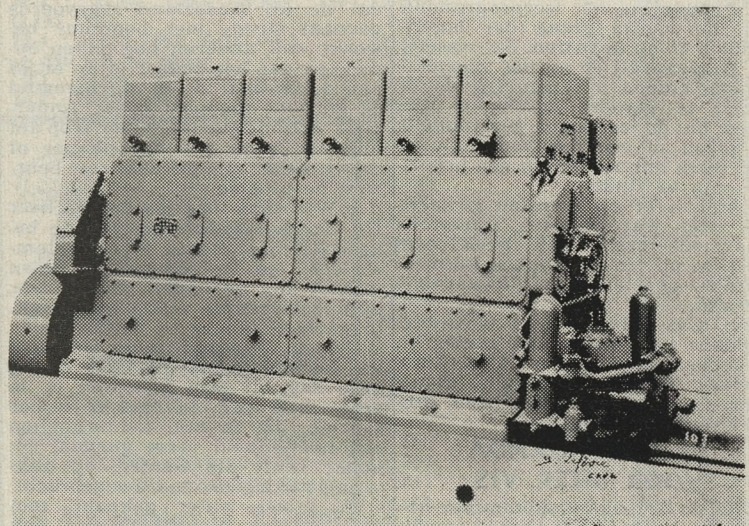
De AANZETINRICHTING is met luchtdruk. Elke cilinder krijgt lucht toegevoegd door een klep die aangedreven wordt door de nokkenas. Een elektrische aanzetinrichting kan op aanvraag geleverd worden.

KOELING : De motoren worden geleverd met doorstroomspoeling van ruw water. Op aanvraag kunnen ze geleverd worden met een gesloten koelwatersysteem. De motoren zijn geleverd met een of twee circulatiepompen en een ruimpomp.

De OMKEERKOPPELING is mechanisch of hydraulisch. In het laatste geval kan deze gekoppeld worden aan de snelheidshefboom, zodat men slechts één hefboom nodig heeft om van volle kracht vooruit, over stop, automatische vertraging, over te gaan tot volle kracht achteruit. De stuwkracht van de schroef wordt opgevangen door een drukkogelager dat gebouwd is in de omkeerkoppeling.

Op aanvraag kunnen reductors bijgeleverd worden.

*
Hiermede is voor de zoveelste maal bewezen dat Belgische fabrieken en Belgische werven materiaal kunnen voortbrengen dat aan de hoogste eisen voldoet en gerust met vreemde fabrikage kan wedijveren.



Gewichten en afmetingen van deze motor zijn :

— lengte van motor met vliegwiel :	3360 mm
— lengte van omkeerkoppeling :	1175 mm
— hoogte van steunpunten tot kop :	1630 mm
— hoogte van carterbodem tot steunpunten :	300 mm
— breedte met uitlaatbuis :	1120 mm

Gewicht motor + vliegwiel : 9550 kgr (bruto-gewicht)

Gewicht omkeerkoppeling : 1650 kgr (bruto-gewicht)

Gewicht normaal vliegwiel : 725 kgr

Reeds meer dan 50 vissersvaartuigen zijn voorzien van een ABC-motor; tevens is het gekend dat een 1000-tal PK in bestelling zijn hetgeen de ABC-vloot nog zal doen vermeerderen.

Voor Nieuwbouw en Herstelling van Schepen

N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

De visserij in de Kamer der Volksvertegenwoordigers

(Vervolg van bldz. 2)

Ministerie van Middenstand. De algemene regeling zou dienen aangepast aan de specifieke behoeften van het bedrijf.

Ik vraag mij af welk departement of dienst de zorg kan nemen voor deze aanpassing. Nochtans, de invoering van de praktijk van de leercontracten zou van aard zijn in de toekomst er toe bij te dragen het tekort aan personeel in de visserij te verminderen.

HET OUDERDOMSPENSIOEN

Er werd ook gesproken van het toekennen van ouderdomspensioenen op vervroegde leeftijd. Deze zouden dienen toegekend te worden vanaf 55 jaar aan de vissers. Dit zou een goede maatregel zijn die niet veel zou kosten aan de staat, aangezien vanaf 55 jaar toch geen enkel visser nog in staat is op zee te gaan om te werken en hij werkloos blijft tot op de datum van zijn op pensioen gaan. Gaarne zou ik van U vernemen of het Ministerie van Landbouw U daaromtrent opmerkingen of voorstellen heeft gedaan. Het schijnt dat men steeds op het Ministerie van Landbouw wordt verwezen tot het Ministerie van Verkeerswezen en het Ministerie van Arbeid.

AANWERVING VAN PERSONEEL

Inzake aanwerving en propaganda voor het visserijberoep, zoudt U het initiatief moeten nemen om een systematische campagne in te richten. Er is een nijpend tekort aan personeel en alhoewel in de wet op het zeevaartonderwijs twee goede zaken voorkomen (de internaten die gehecht worden aan de visserijschool en de aanwerving van motoristen die uit de vakscholen komen) die kunnen bijdragen er aan te verhelpen, nog andere maatregelen moeten worden overwogen.

Tenslotte heb ik een vraag gesteld in de commissie over de concurrentie van de zeemacht en de Staatsmarine en U hebt geantwoord met te vragen wat hiermee bedoeld wordt. Wel, om in de behoeften van de zeemacht en de Staatsmarine te voorzien dient de Staat jaarlijks ongeveer 100 man aan te werven en hij put die enkel uit de vissersbevolking. Het betreft jongens die de visserijschool hebben uitgedaan en na 2 jaar vaart in de visserij in de voorwaarden komen om mee te dingen aan de

staatsbetrokkingen. Om verschillende redenen oefent de Staat een aantrekkingskracht op hen uit die tot gevolg heeft dat ze de visserij verlaten.

Nu gaat het er niet om te verhinderen dat sommigen de visserij zouden verlaten voor de Staatsmarine, zij moeten volledig vrij blijven in hun keus, doch het Ministerie van Verkeerswezen zou door een geschikte propaganda er toe moeten bijdragen de massa van de kandidaten zeelieden te vergroten.

Zo handelt het leger toch ook inzake aanwerving voor de luchtvaart. Aldus zouden misschien de nodige jonge elementen kunnen worden bijgehaald om de vereiste opleiding te genieten en aan het chronisch tekort te verhelpen.

EN DE ONDERZOEKSRaad ?

Nu wou ik nog om te besluiten de aandacht vestigen van de Minister op de toestand in de onderzoeksradaad voor de zeevisserij te Oosten. Sedert de dood van de zeer betreurde h. Poll, die jarenlang de uitstekende voorzitter van de onderzoeksradaad van de zeevisserij was, is die onderzoeksradaad in een soort lethargie gevallen.

In zes maanden tijd heeft hij niet vergaderd, en nu vergadert hij éénmaal per maand, dan wanneer er een achterstel is van zaken die zittingen zouden vergen a rato van twee per week. De huidige toestand komt meer op een stopzetting van de afhandeling van zaken door de onderzoeksradaad van de zeevisserij, wat niet gewenst is met het oog op de veiligheid en de orde die moeten heersen in die bedrijfstak. Ik durf aan de Minister vragen zo spoedig mogelijk zijn aandacht te besteden aan die aan gelegenheid om in de definitieve vervanging van de heer Poll te voorzien. Het is nu reeds lang dat hij overleden is en ik denk dat het ogenblik gekomen is om hem een goede opvolger te geven.

Dit zijn, Mevrouwen, Mijne Heren, enkele opmerkingen die ik wilde maken, eerst als verslaggever van Uw commissie voor Verkeerswezen en ik hoop op enkele punten ook de mening van de leden van de oppositie te hebben weergegeven. Ik heb er nog enkele opmerkingen bijgevoegd die ik ten persoonlijke titel wilde maken.

(Handgeklap op de socialistische en liberale banken).

NOTA der REDACTIE : Wij zijn benieuwd wat de Minister hierop zal antwoorden namens zijn administratie.

TWISTPUNTEN

Petroleum en Vis

(Vervolg van vorige week)

Van de overeenkomst betreffende de IJslandse aanvoer in Engeland kregen we de officiële Engelse tekst in handen, waarvan we hier na de vertaling geven.

Art. 1.

- het is de wens van de twee partijen dat de aanvoer van IJslandse vis in Engeland op een ordelijke wijze zal geregeld worden.
- de twee partijen erkennen hun wederzijds belang in het regelmatig bevoorraden van de Engelse markt met kwaliteitsvis en van die sortering die de verbruiker kan aannemen en tevens elke aktie te vermijden welke zou leiden tot een overaanbod op de markt.

Art. 2.

- een gemengd komiteit, welke uit hoogstens zes vertegenwoordigers van elke partij zal bestaan, zal de goede werking van deze overeenkomst verzekeren en zal het dagelijks bestuur overdragen aan één afgevaardigde van elke belanghebbende.
- het gemengd komiteit kan, mits geregelde instemming der beide partijen, ieder ogenblik wijzigingen brengen aan deze overeenkomst als mits gezamenlijke instemming overeengekomen wordt.
- Het gemengd komiteit stelt zelf zijn huishoudelijk reglement vast en komt bijeen op wens van ieder der partijen.

Art. 3.

- de twee partijen zullen, door tussenkomst van hun regeringen, aan de E.O.E.S. vragen een speciale groep op te richten met het doel de gebeurlijke betwistingen op te lossen die zouden kunnen optreden in verband met artikels 9 tot 12 welke hier volgen.
- de verwijzingen naar deze speciale groep gelden enkel voor het geval aan dit verzoek wordt voldaan.

Art. 4.

- voor de duur van deze overeenkomst, gaat de «Unie van IJslandse Reders» ermee akkoord de waarde van de invoer van IJslandse verse vis op de Engelse markt te beperken tot 450.000 pond sterling voor elk der trimesters : januari/maart, april/juni, juli/september en oktober/december.
- de waarden hierboven vermeld worden berekend op basis van de prijzen welke bekomen worden op de openbare verkoop in Engelse havens.
- voor elke maand afzonderlijk zal de invoer de twee-vijfden niet overtreffen van de waarde welke per trimester is toegestaan.
- per maand of trimester zal de totale waarde van schelvis en platvis niet hoger mogen zijn dan 40% van de totale toegestane waarde per maand of trimester. Eveneens zal de totale waarde van kabeljauw en andere vissoorten niet hoger mogen zijn dan 60%.
- Overdracht van de ene trimester tot de andere is verboden, behalve in die gevallen voorzien door artikel 5.

Art. 5.

Wanneer twijfel prijst betreffende de aankomsttijd of de marktprijzen op het einde van elke trimester, kunnen de toegestane waarden van de voorgaande of de volgende periode aangepast worden door het gemengde komitee.

Art. 6.

De IJslandse reders mogen zelf bepalen in welke Engelse havens zij hun vangsten zullen afzetten. Als agenten zullen zij leden van de verenigingen der betrokken havens kiezen. Hun schepen zullen onderhevig zijn aan de havenreglementen welke toepasselijk zijn op de Engelse vaartuigen, behalve wanneer deze bepalingen de hoeveelheid door elk schip aangevoerd beperken.

Art. 7.

- in de havens : Hull, Grimsby, Fleetwood en Aberdeen zullen de IJslandse schepen, voor de volgorde van de aanvoer en binnen de voorwaarden van onderhavige overeenkomst, op dezelfde wijze behandeld worden als de Engelse vaartuigen welke hun vangst in deze havens aanvoeren.
- De IJslandse vaartuigen zullen het gebruik van kisten en losmateriaal aan dezelfde prijzen bekomen als de schepen van de betrokken haven, met toevoeging van een redelijke kapitaalrente zo deze niet begrepen is in de prijs voor dit materiaal, de kosten voor het lossen van de vis zullen dezelfde zijn als deze voor de Engelse vaartuigen.

Art. 8.

Deze overeenkomst beperkt niet de vrijheid van invoer van bevroren of vis in kisten uit IJsland in het Verenigd Koninkrijk voor de duur van de toepassing.

Art. 9.

- Wanneer, tijdens de eerste twee jaar van deze overeenkomst (art. 11 a.) de invoer van bevroren vis of van vis in kisten uit IJsland, naar het oordeel van een der beide partijen zodanig groot wordt dat de stabiliteit van de vismijnprijzen hierdoor in gevaar gebracht worden, zullen de twee partijen, op eenvoudige aanvraag van de betrokken partij, raadplegingen nemen met het gemengde komitee waarvan spraak in artikel 2, teneinde een oplossing te vinden voor deze toestand.

(Vervolg toekomstige week)

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

IJM.15 IN DE VAART GEBRACHT

De grootste trawler, die na de oorlog aan de Nederlandse trawler-vloot is toegevoegd, de «Emma» IJM.15 van de N.V. Scheepsexploitiemaatschappij de Marezaten te IJmuiden, is woensdag in de vaart gekomen. Het schip maakte met schipper J. Blok (vroeger op de «Van Hattem») de technische proefvaart naar Rotterdam, waar het schip werd gedemagnetiseerd.

Zonder officiële proefvaart zal het schip binnenkort naar de visserij gaan.

JAAROVERZICHT VAN HET BEDRIJFSCHAP

In het jaaroverzicht over 1956 heeft drs D.J. van Dijk, voorzitter van het bedrijf voor visserijproducten meegedeeld, dat als belangrijkste facetten van de ontwikkeling van het Nederlandse visserijbedrijf in 1956 kunnen worden genoemd de voortgaande daling van de haringvangsten en een nog toegenomen stijging van de export.

De totale aanvoer van gezouten haring was in 1956 773.000 kantjes tegenover 951.000 kantjes in het voorgaande jaar. De export van visserijproducten beliep in 1956 148.000 ton voor 112 miljoen gulden tegen 146.800 ton voor 106 miljoen gulden in 1955.

De resultaten van het Benelux-visserijprotocol zijn volgens drs. van Dijk belangrijk geweest. Er was een aanzienlijke import van vis uit België, doch anderzijds is ook de export naar België gestegen.

De ontwikkeling van een gemeenschappelijke Europese markt kan voor het Nederlandse visserijbedrijf van grote betekenis zijn.

De vraag dringt zich op, aldus drs van Dijk, welke bijzondere oorzaken aan de verminderde haringvangsten ten grondslag liggen. Vele stemmen uit de praktijk wijzen op de grote vlucht, welke de aanvoer van jonge haring voor de vismeelindustrie de laatste jaren heeft genomen. De achteruitgang van de vangsten worden vooral aan deze visserij toegeschreven.

In het afgelopen jaar is in Nederland uitvoering gegeven aan de financieringsregeling, vervat in de visserijnota van de regering. Er bestond voor deze financiering een groeiende belangstelling.

De gemiddelde leeftijd van de trawlervloot daalde tot achttien jaar. Bij de loggers is deze leeftijd 35 jaar. Van de 213 kotters zijn er 132 na de oorlogsjaren gebouwd. In aanbouw zijn nog vier motortrawlers, tien motorloggers en twaalf kotters.

De aanvoer van verse haring is in het afgelopen jaar met 2 miljoen kg gestegen tot 41 miljoen kg. De prijs van de verse haring steeg echter aanzienlijk.

Ten aanzien van de aanvoer van gezouten haring wordt opgemerkt, dat met diverse landen grote exportkontrakten tot stand kwamen, met uitzondering van Rusland, dat in vorige jaren een geregeld en grote afnemer was. De export naar de Verenigde Staten ging achteruit en in de toekomst wordt gerekend op een verdere daling van deze export. De kansen op groei van de export naar Kanada zijn echter aanwezig.

Het verloop van de export van verse haring naar West-Duitsland was verrassend, 10.500 ton haring werd geleverd. In totaal was de uit-

voer van verse haring 17.250 ton groot voor 7.4 miljoen gulden.

De uitvoer van viskonserven was 11.900 ton voor 16.9 miljoen gulden tegen 14.700 ton tegen 2.4 miljoen gulden in 1955.

Aan niet visdetailisten werd in 2400 gevallen ontheffing verleend voor de verkoop van diepgevroren vis, in hoofdzaak aan kruideniersbedrijven.

DR. P. KORRINGA VOLGT DR. B. HAVINGA OP

Op 1 februari 1957 gaat dr B. Havinga te Heemstede, directeur van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek met pensioen. Hij zal in die functie worden opgevolgd door dr P. Korringa, tot dusver bioloog bij genoemd instituut.

In 1917 trad hij in dienst van het rijk bij de visserij-inspectie. Zijn werkterrein omvatte de Zuiderzee, de Waddenzee en de Zeeuwse stromen. In 1942 werden de verschillende taken voor visserijonderzoek samengebracht bij het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, van welk instituut dr Havinga directeur werd.

Dr Havinga heeft vele onderzoeken verricht, o.m. naar de gevolgen van de afsluiting van de Zuiderzee voor de visserij. Van zijn hand verschenen talrijke publikaties.

Dr P. Korringa kwam in 1935 als volontair bij de visserijdienst en werd in 1936 als bioloog aangesteld. Zijn naam is onverbrekkelijk verbonden met de oester- en mosselcultuur in Zeeland, ten behoeve waarvoor hij onderzoekingen verrichtte. Zo wist hij o.m. bestrijdingsmethoden te geven voor de parasieten van de oester en de mossel.

N. PARLEVLIEET Jr.

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

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

Brief uit Yerseke

Nr 623

YERSEKE 19-1-57

DE OESTERVERZENDING IN DECEMBER

Uit de cijfers die we hierover onder ogen kregen, blijkt dat Nederland deze decembermaand afnam 333.099 en verleden jaar december 329.686; België nu 5.853.985, toen 5.861.390; Engeland nu 66.300, toen 100.900; Duitsland nu 196.595, toen 146.126; Frankrijk nu 203.550 en was vorig jaar niet van de partij terwijl diverse landen nu 106.319 en toen 80.032 stuks afnamen. In totaal vorig jaar december 6.508.134 maar nu 6.759.848 stuks. Een voordelig verschil voor de pas verstreken maand van ruim 251 duizend. In totaal werden in de tweede helft van 1956 verzonden 14.882.588 tegen in dezelfde periode van 1955 14.162.942 stuks. Volgens deze cijfers zou er dus nu ten opzichte van 1955 een voorsprong zijn van bijna 720 duizend oesters. Zoals de cijfers aantonen bleef Holland vrijwel gelijk; België nam wat minder (zondagrijverbod en hamsterwoede?) Engeland zakte danig af, terwijl Duitsland aardig bijkwam. Frankrijk als nieuwe klant aan de markt deed er wat bijkomen en ook «diverse landen» gaven wat hogere cijfers. Het meest betekende uit dit overzicht dient wel te worden gezien in de komst van Frankrijk in de ring der afnemers. Moest dit land slechts een betrekkelijk klein deel gaan afnemen van 't geen het vroeger vroeg dan zou dit reeds van grote betekenis zijn voor de oesterhandel en ook voor het bedrijf in z'n geheel. De visserij op oesters werd tengevolge van de vorst enige dagen onderbroken maar de verzending stagneerde niet.

EEN BELANGRIJK MAN VERLAAT ONS

Zoals we reeds eerder schreven gaat Dr Korringa de bekende Zeeuwse bioloog vertrekken naar IJmuiden waar hij Dr Havinga die met pensioen gaat zal opvolgen als directeur van het Bedrijfslaboratorium voor Visserijonderzoek aldaar. Wat Dr Korringa vooral in 't belang van de oestercultuur heeft gedaan, is misschien wel op te noemen maar onmogelijk hoog genoeg te schatten en te waarderen. Op 31 januari hoopt hij afscheid te nemen van de Yerseke en andere Zeeuwse oester- en mosselkwekers en kreeftenvisserij. We wensen deze bij uitstek kundige en toch zo eenvoudige man een lange en gelukkige tijd op zijn voorname en hoge post.

GROTE WULKEN-AANVOER

Vorige week werden zoveel van deze schelpdieren aangevoerd als in lang niet meer 't geval was en wel ongeveer 4000 kg. Ze brachten F 1 per kg op. Voorheen werden veel meer wulken dan nu aangetroffen op de Zeeuwse stromen. Deze partij kwam echter van de Waddenzee.

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



1
Snel varen is voor elk visserij-
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.

2
Lipn visserij-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.



Berichten aan Zeevarenden

(i) Bestemming Belgisch Kongo

(VERVOLG)

Tijden	Zenders	Taal	Frequenties
2055 - 2100 en 1130 - 1140	ORU 3	Frans	17.845 - 17.860
1803 - 1815 en 2055 - 2100	ORU 4	Nederlands	15.280 - 15.335 - 21.510 - 21.715
2317 - 2322 en 0030 - 0035	ORU 3	Nederlands (1)	9.745 - 9.767 - 17.845 - 17.860
	ORU 4	Frans (1)	9.767 - 11.720 - 11.850 - 15.280 - 15.335
	ORU 3	Nederlands (2)	9.705 - 9.745 - 9.767
	ORU 5	Nederlands (2)	9.705 - 9.745 - 11.720 - 15.280

(1) Voor de tweede uitzending zal ORU 3 op dinsdag en donderdag in het Nederlands uitzenden en ORU 4 in het Frans. Op de andere dagen van de week zullen de uitzendingen van

ORU 3 en ORU 4 tweetalig zijn

(2) Voor de tweede uitzending zullen ORU 3 en ORU 5 het Frans gebruiken.

(ii) Noord-Amerika

Tijden	Zenders	Taal	Frequenties
2117 - 2122	ORU 3	Nederlands	6.085 - 9.767 - 11.720
2230 - 2235	ORU 3	Frans	11.850 - 15.280 - 15.335
2317 - 2322	ORU 4	Nederlands	6.085 9.767 - 11.850
0030 - 0035	ORU 4	Frans	

(iii) Zuid-Amerika

Tijden	Zenders	Taal	Frequenties
2117 - 2122	ORU 4	Nederlands	9.745 - 9.767 - 11.850
2230 - 2235	ORU 4	Frans	

(iv) Zuid-Europa

Tijden	Zenders	Taal	Frequenties
2117 - 2122	ORU 5	Nederlands	5.970 - 6.000 - 9.745 - 9.767
2230 - 2235	ORU 5	Frans	11.720 - 11.850 - 15.280

2. RADIO BELGISCH-KONGO

De BELMAR-berichten zullen uitgezonden worden in de in gebruik zijnde taal voor de uitzending, bij het begin van bepaalde nieuwsuitzendingen en namelijk op de volgende tijden en aangeduide frequenties.

Tijden	Frequenties
0545	6.295 - 9.380
1015	6.295 - 11.720
1845	6.295 - 9.380

1/3 BELGISCHE KUST STATION «OOSTENDE-RADIO»

B.a.Z. 1/2-1956 vervalt.

Frequenties, roepseinen, uitzendingen en luisterdienst.

A. Radiotelegrafie (A1 en A2)

1. Frequenties :
 - a. voor aankondiging : 500 kHz. (golflengte : 600 m).
 - b. voor uitzending (werkgolf) : 435 kHz (golflengte : 690 m).
2. Luisterdienst : bestendig op 500 kHz.
3. Draagwijdte : ongeveer 600 zee-mijl.

4. Roepsein : OST.

B. Radiotelefonie (A3)

1. Frequenties :
 - a. voor aankondiging : 2182 kHz (golflengte 137,5 m en 2484 (golflengte 120 m) (*)
 - b) voor uitzending (werkgolf) : 2761 kHz (golflengte 108 m) (*)
2. Luisterdiensten : bestendig op 2182 kHz en 2484 kHz.
3. Draagwijdte : ongeveer 300 zee-mijl.
4. Roepsein : OSU.

(*) De frequenties 2484 kHz en 2761 kHz (A3) kunnen ook in A1 gebruikt worden.

C. Uitzending van dringende berichten voor de Scheepvaart :

1. Radiotelegrafie (in het Engels).
 - a. voor aankondiging : 500 kHz.
 - b. voor uitzending : 435 kHz.
- c. uren :
 - na het einde van de eerstvolgende stilteperiode.
 - eventueel op het einde van de eerstvolgende stilteperiode vallend in de diensturen van schepen H.8 (8 uren dienst verzekerd door één telegrafist).
 - verder op de vastgestelde uren : 0918, 1718 en 2118 GMT.

2. Radiotelefonie.

- a. voor aankondiging : 2182 kHz in het Engels en 2484 kHz in het Nederlands.
 - b. voor uitzending : 2761 kHz in de twee talen.
 - c. uren :
 - na het einde van de eerstvolgende stilteperiode.
 - eventueel op het einde van de eerstvolgende stilteperiode vallend in de diensturen van schepen H.8 (8 uren dienst verzekerd door één telegrafist).
 - verder op de vastgestelde uren : 0103, 0803, 1303, 1603 en 2103 GMT.
- N.B.1. «Zeer belangrijke berichten».
- De «Zeer belangrijke berichten» zullen als volgt uitgezonden worden, steeds voorafgegaan door het veiligheidssein :
- TERSTOND op de noodfrequenties 500 kHz en 2182 kHz, in het Engels en eveneens op de frequentie 2761 kHz in het Nederlands, na voorafgaande aanmelding op de frequentie 2484 kHz in de zelfde taal.
 - op het einde van de eerstvolgende stilteperiode.
 - op het einde van de eerstvolgende stilteperiode vallend in de dienst-

uren van schepen H.8, indien het bericht gedurende die uren niet werd uitgezonden,

— vervolgens op de vastgestelde uren zoals hierboven vermeld voor radiotelegrafie en radiotelefonie.

N.B.2. Ter inlichting : De stilteperioden zijn als volgt bepaald :

a. Radiotelegrafie : ieder half uur gedurende 3 minuten, beginnende op ... u. 15 en ... u. 45 ;

b. Radiotelefonie : ieder half uur gedurende 3 minuten, beginnende op ... u. 00, en ... u. 30. (Med. Loodswezen, Oostende).

1/4 WEERBERICHTEN EN AANKONDIGINGEN VAN STORMWEDER EN HARDE WINDEN

B.a.Z. 1/3-1956 vervalt.

A. ALGEMEENHEDEN

1. Ten behoeve van de scheepvaart langs de Belgische kust worden sedert 1 januari 1956 door het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (afkorting: K.M.I.B.) benevens de gebruikelijke weer- en stormberichten ook harde winden aangekondigd.

Al deze berichten hebben betrekking op de twee volgende mariiteme zonen :

a) Dover en Belgisch kustgebied. Gebied begrensd in het Engels Kanaal door de denkbeeldige rechte gaande van Beachy Head tot aan de monding van de rivier Somme, enerzijds, en door de parallel van 51°25'N in de

Noordzee, anderzijds.

b) Thames.

Zone begrepen tussen de parallellen van 51°25'N en 52°48'N in de Noordzee.

2. De kracht van de wind wordt uitgedrukt in eenheden van de schaal **Beaufort**.

3. De bekendmakingen per radio zullen geschieden door het kuststation Oostende-Radio in het Nederlands en in het Engels.

B. WEERBERICHTEN

Uitzendingen door Oostende-Radio : In telefonie : op 2761 kp/s, in het Engels en het Nederlands, na voorafgaande aankondiging op 2182 kp/s, in het Engels en 2484 kp/s in het Nederlands. In telegrafie : op 435 kp/s, in het Engels, na voorafgaande aankondiging op 500 kp/s.

Op de vaste uren 0820 en 1720 MTG.

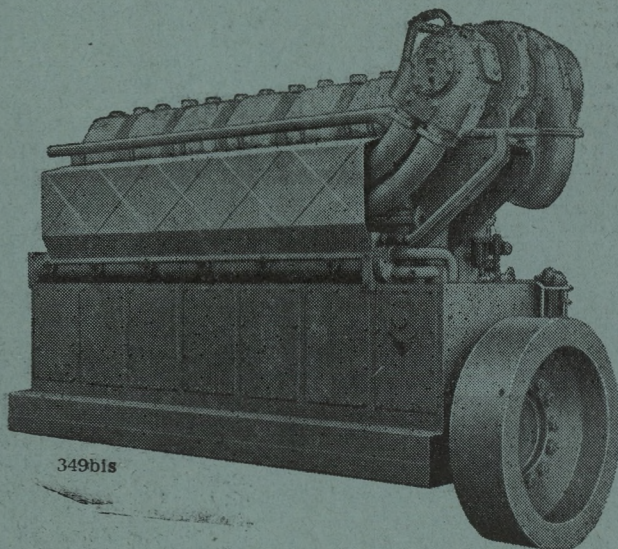
C. STORMBERICHTEN

1. De aankondiging geschiedt wanneer windkracht 8 of hoger verwacht wordt, doch niet meer dan 18 uur vóór de storm de desbetreffende zone zal bereiken.

2. Windveranderingen gedurende de storm worden bekendgemaakt in principe minstens 3 uur doch niet vroeger dan 6 uur van tevoren.

3. Bericht wordt eveneens gegeven wanneer het stormgevaar geweken is.

(Vervolgt)



SEM-CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

SEM
42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, REDERIJKAAL
OOSTENDE

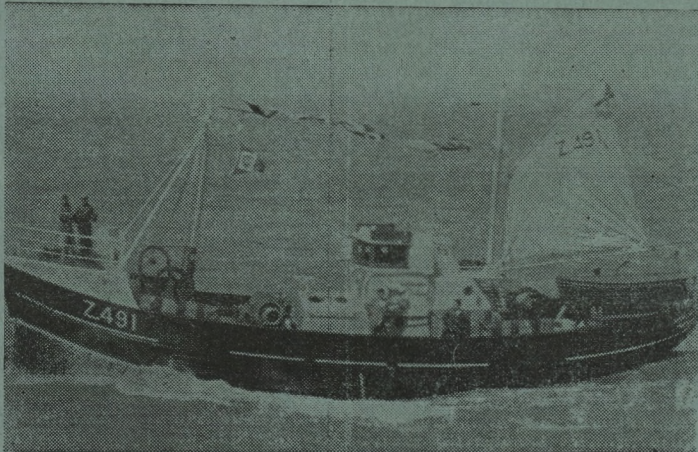
Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

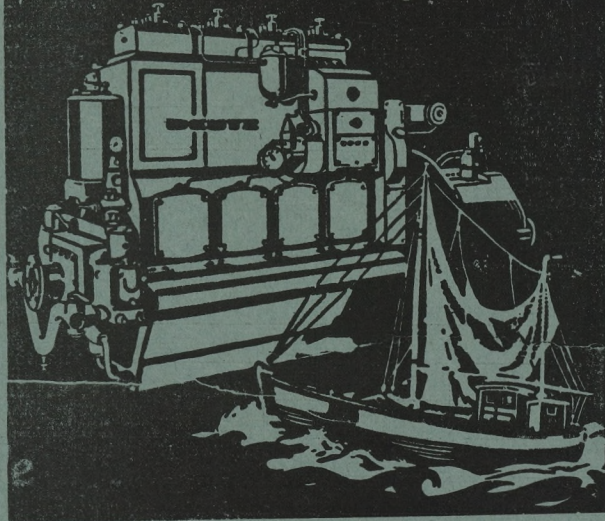
Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187
P.C.R. : 4150.46
Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70
Bank v. Brussel Oost. 189.02
Telefoon : 72.904 - 74.000

(30V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

Oudaan, 26
Tel. 32.38.55 (7 lijnen)
Telegram :
Leoneessel Antwerpen
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

*

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23
Tel. 17.95.05 - 17.39.77
Telegram :
Leoneessel Brussel

*

LUIK :

Tel. 23.33.93
Telegram : Léoneessel Luik



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

185V