



# Het VISSERIJBLAD



Z.562 "LUC" gedoopt

# Adreslijst van Nederlandse Firma's



## SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-  
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse  
visserij

**H. ZWART — IJMUIDEN**

Tel. 5459 — 5110

### ZEEVISHANDEL

**Pieter DEKKER**  
IJMUIDEN (Holland)

Tel. : 5637, 4524, 4822  
Na 6 uur : 4732 - 4595

Specialiteit : schelvis  
kabeljauw, makreel  
— haring, enz

(80V)

### Fa JAC. VISSER-CLOTS ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in  
gerookte makreel  
Import — Export

IJMUIDEN (Holland)  
Tel. 5201. Tel. huis 4737  
Telegram-adres «Visserclots»

89

### 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)

### n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

IJMUIDEN

Telefoon 4527

Voor alle visserijbenodigdheden

81

WIE VAN HET  
VISSERIJBEDRIJF  
OP DE HOOGTE  
WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN  
ABONNEMENT OP  
HET VISSERIJBLAD

OUDE GAZETTEN TE KOOP.

Zich wenden bureel blad.

Hoge  
snelheid,  
grote  
trekkracht  
in één  
schroef



## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

(Vervolg van vorige week)

### SCHIKKINGEN TE TREFFEN BIJ ONDERZEEBOOTONGEVAL

1. Een onderzeeboot in nood die in de onmogelijkheid verkeert aan de oppervlakte te komen, toont zijn tegenwoordigheid aan op de volgende wijze :

a) Vanaf het ogenblik van het ongeval, lost hij een of twee markeerboeien, op dewelke zich een vlaggestok met rode vlag bevindt.

b) Bij het naderen van schepen, en met regelmatige tussenpozen, vuurt hij rookkaarsen af, die een gele of witte rook afgeven. De rookkaarsen die een witte rook afgeven, branden met een heldere vlam die 's nachts zichtbaar is. Indien mogelijk wordt bij dag de gele kleur gebruikt. Uit noodwendigheid kan het getal dezer rookkaarsen zeer beperkt zijn.

c) Door olievlekken.

d) Door luchtballen.

2. De meeste onderzeeboten zijn aan beide uiteinden voorzien van een markeerboei, de naam van de onderzeeboten dragende. Deze boeien worden gelost van binnen uit de onderzeeboten, wanneer deze zich in moeilijkheid bevinden onder water. Zij hebben 1 m diameter en zijn aan de onderzeeboot verbonden door een dunne staaldraad. Zij zijn in het geel geschilderd (achterboei), of geel en rood (voorboei), en kunnen voorzien zijn van een wit schitterlicht, alsook van een ring waarop reflectoren (katoenen) zijn aangebracht.

Om het breken van de kabel te voorkomen mag men in geen geval aan de boei vsatmaken.

3. Zodra een dergelijke boei opgemerkt wordt, en gezien de tijd een voornamelijk factor voor het redderen der overlevenden daarstelt, is het nodig haar positie zo vlug mogelijk kenbaar te maken aan de Marineoverheden, zo mogelijk de naam van de onderzeeboot vermeldende.

4. Op elk ogenblik kunnen overlevenden trachten te ontsnappen. Dus dient een scherpe uitkijk gehouden te worden, en moet men een zekere afstand rond de boei vrijlaten, terwijl men een boot klaar houdt om hulp te bieden.

5. Zodra de hulpschepen ter plaatse zijn, maakt men dit bekend aan de in de onderzeeboot opgesloten bemanning, door het in gang zetten van een echolood, of door met een hamer op de scheepshuid te kloppen onder de waterlijn.

6. Er kunnen ook pyrotechnische lichten, die in brand schieten wanneer zij aan de oppervlakte komen, vanuit de onderzeeboot gelost worden, om haar positie kenbaar te maken of om te laten weten dat ze de geluidseinen verstaan hebben.

7. Elke marine bezit een organisatie gereed om in te grijpen bij onderzeebootongevallen. Deze organisatie zal :

a) terstond de juiste positie van de onderzeeboot bepalen ;

b) een schip ter plaatse hebben met boten klaar te water om overlevenden op te pikken ;

c) medische hulp bieden aan de overlevenden ;

d) een decompressiekamer ter plaatse hebben ;

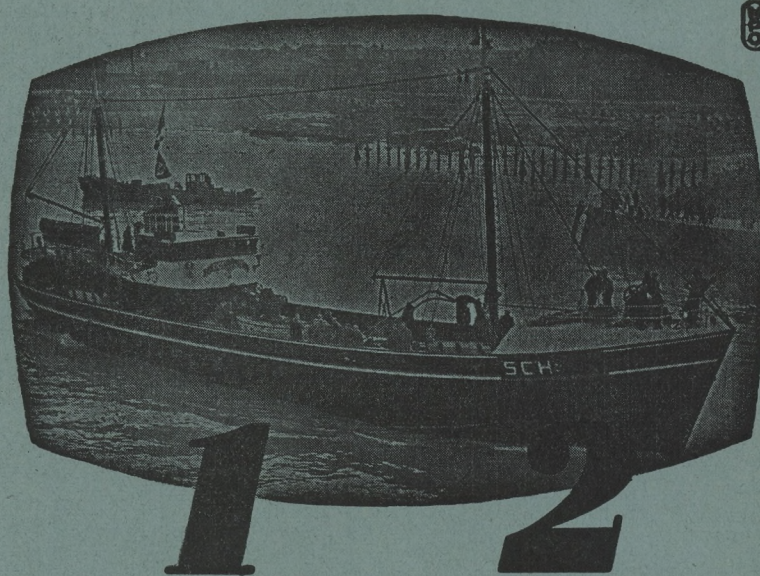
e) de opgesloten bemanning verwittigen dat hulp ter plaatse is.

8. De snelheid van handelen van het schip dat zich het eerst op de plaats van een onderzeebootongeval bevindt, kan een gewichtige rol spelen bij de reddingsoperaties.

### OPSPORINGS- EN REDDINGSSIGNALLEN UITWISSELING VAN SEINEN TUSSEN VLIEGTUIGEN EN SCHEPEN

1. Indien een vliegtuig een schip naar de plaats moet dirigeren, waar zich een schip in nood bevindt, moet het vliegtuig dit doen door het overbrengen van nauw-

(Zie vervolg omslag achteraan)



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

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

Het

# VISSERIJBLAD

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

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

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

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

## STANDPUNTEN

### Productie en afzet

Door het forum van de jongste visserijbijeekoms te Bergen (Noord Holland) werden zaterdagmorgen allerhande diepzinnige beschouwingen gewijd aan de vraag die door een werkgroep gesteld werd : «hoe het kwam dat de verre visserij in Nederland niet tot stand is gekomen».

Enkele weken voordien reeds hadden we van een zeer hooggeplaatst persoon uit de Nederlandse administratie vernomen dat tot zijn grote verwondering de Nederlandse reders geen gebruik hadden gemaakt van het regeringsaanbod dat bestond uit kredieten, subsidies en garanties, om hen in staat te stellen een verre visserij te bouwen. Ze hadden een minimum-risico en alle mogelijke faciliteiten. Wat moeten ze meer hebben.

Dat men wacht op wat de toekomst zal geven, lijkt mij zeer onwaarschijnlijk. De bouw van fabriekschepen is slechts voor de zeer verre visserij renderend terwijl de IJslanvisserij dank zij de moderne techniek zeer geschikt blijkt voor verse aanvoer.

Uit de overweging van dhr Koster kwam het me wel voor dat er mogelijkheid bestond vermits de vraag thans moet gedekt worden door een jaarlijkse invoer van 2.500 Ton vis afkomstig van de verre visserij.

Er is een vraag, er bestaat behoefte en deze kan nog opgedreven worden, het distributieapparaat past zich gemakkelijk aan, zie naar de grote uitbreiding die de leuhandel in de laatste jaren genomen heeft in het Belgische binnenland.

Buiten aanvoer en vraag is er echter een andere — niet te onderschatten — faktor die meespeelt en die pas op tafel komt wanneer er sprake is van massaproductie die niet geregeld afgevoerd kan worden.

X X X

Enkele jaren geleden stelde een kollega van mij de vraag aan een reder hoe het kwam dat onze Belgische reders zich niet specialiseerden op de vangst van zoute haring : er was immers voldoende vraag naar dit produkt vermits deze in massa uit Nederland ingevoerd werd.

De man antwoordde dat dit een kwestie was van speciale vaartuigen en gespecialiseerd personeel en dat wij met onze hoge uitbatingkosten ons de weelde niet konden veroorloven onder deze omstandigheden met de Nederlanders te concurreren.

Hij had wel gedeeltelijk gelijk, en ik geloofde hem op dit ogenblik 100%. Uit nadere kontakten en met het Nederlandse bedrijf stelde ik andere feiten vast welke ik wil samenknopen met de vraag naar de verre visserij in Nederland.

Het blijkt dat de oude loggers in Nederland stilaan uit de mode gaan, en men zoekt een voordelige transactie om ze te vervangen door moderne vaartuigen en dan liefst mixedschepen. De bedoeling is een slooppremie en kredietfaciliteiten te verkrijgen, een aanpassing bijgevolg die even goed in België had kunnen gebeuren.

Maar daarnevens bestaat in Nederland ook de reder-handelaar met zijn vloot enerzijds en anderzijds zijn zeer uitgebreide handel in haring en dan vooral gezouten haring. Deze zouterijen en handel zijn als het ware een tweede tak van het bedrijf : het ene kan niet bestaan zonder het andere, ze steunen volledig op elkaar en in beide zittingen reusachtige kapitalen geïnvesteerd. Men kan er noch de haringvisserij, noch de haringzouterij laten zonder het ene of het andere te laten ten onder gaan en dit betekent kapitaalverlies.

*Wanneer in België geen zoute haringvisserij tot stand gekomen is, dan is het omdat we noch het kapitaal hadden om speciale schepen te bouwen, noch om zouterijen op te richten.*

X X X

Daarentegen is de verre visserij in België niet alleen een voortgezette traditie (zoals de haringvisserij in Nederland), maar ook levensnoodzaak voor de grote rederijen.

Onmiddellijk na de bevrijding bestond er een zeer grote vraag naar vis in alle landen van Europa en hieraan kon ons land praktisch alleen voldoen. De V.O.Z.O.R, de oorlogsschaderegeling voor vaartuigen, bevorderde de spoedige heropbouw en modernisatie van de Belgische vloot, de verre visserij was toen hoofdzakelijk in handen van naamloze vennootschappen die gemakkelijk vreemd kapitaal konden aantrekken.

Het gevolg van deze boomperiode was een snelle hernieuwing van diepzeevloot, een uitbreiding zelfs, want er kwamen nieuwe rederijen bij en met de fameuze vijf ex-Duitse treilers waren er geen handen genoeg om aan de grote vraag te voldoen.

Het kon zo niet blijven duren. De vloot in andere landen geraakte ook herbouwd, vreemde landen konkurreerden op de wereldmarkt, andere landen sloten hun grens ter bescherming van de eigen — herbouwde — visserij en in 1948 kwam de ineerstorting. Oude en nieuwe rederijen op de verre visserij verdwenen tengevolge van deze crisis, de vijf Duitse treilers werden verkocht naar het buitenland. Het zag er op dit ogenblik zeer beroerd uit.

Slechts enkelen bleven over en het waren die rederijen die zich toelieden op een betere kwaliteitsverzorging, waardoor enige afzet in het binnenland mogelijk was. Maar daarbij waren intussen tot stand gekomen : visdrogerijen en diepvriesbedrijven die als marktregelaars optraden voor de aanvoer van verre vis. Ze waren hoofdzakelijk in handen van de grote reders.

Naast de vaartuigen slopten ook deze bedrijven veel geïnvesteerd kapitaal op, maar ze waren er noodzakelijk om de uitbating voort te zetten en de uitbating is noodzakelijk om hen in stand te houden.

Hierdoor kent onze diepzeevervisserij een heropbloei, een stage aangroei en een voortdurende modernisatie. En omdat de vraag naar IJslanvis voortdurend stijgt door de kwaliteitsverbetering, is thans een rederij verplicht verder afgelegen visplaatsen op te zoeken om aan de vraag van zijn bedrijven te kunnen voldoen.

X X X

Evenals voor de haring is voor de verre vis een niveleer-inrichting, levensnoodzaak om in stand te blijven, een soort «katalysatoren».

Zodat uit de twee voorbeelden maar al te duidelijk blijkt dat én vraag én productie niet voldoende zijn om een nijverheidstak — althans in ons bedrijf — tot stand te brengen.

J. H. K.



## Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Euphrasie zegt alsan dat ik maar een stommen uil zijn. 'k Zeggen verleeden weeke je gaat dat niet veele meer moeten zeggen teegen mijn,, want 'k gaan naar d'hoogeschoole in Olland, ze geeven daar lesse oover de visscherie en je gaat het zien dat ik biekansten zoo slim of een ollander gaan weerekeeren. En ikke daar naartoe.

'k Waaren wel een beetje vreemde daar en 'k peinsden van der daar veele te zien in tenuu van ollander, maar dat zijn maar geeweune menschen gelijk gij en ikke maar geheel ander volk gelijk of dat je gaat gaan hooren. De deezen die moeste kommen in zijn tenuu om te toogen dat de oude ollanders nog niet allemaale dood zijn, waster niet. 't Schijnt dat 't niet koud genoeg was om aal die kleers aan te trekken en je was dan maar thuis gebleeven.

Als ik weerekwamen, Euphrasie zei dat ik der niet veele geleerder uitzaagen dan van te vooren, maar dat ik gelijk moe waaren. Dat kan ik gelooven, je kunt jen haar niet verliezen of je baard niet laten groeien op twee dagen tijd en van moedheid gesproken : 't was wreed lastig om te kunnen volgen, biezoender al die maneuvvers met die kleine glaazen die bij ons verboden zijn in de kaffees. Maar ja, dat was daar niet in die schoole, uitgenomen dat 't eeten daar straf zoutig was en dat de menschen peinsden dat de kaffeebaazen daar hunder spiejons in de keuken hebben om de kost klaar te maken.

'k Hebben daar veele menschen leeren kennen ook, strave vriendelijke en vrolijke ook, gelijk of dat ze daar zeggen, ter was daar een dominoo ook maar je was in burgers, maar je kant daar moeilik 't verschil zien, daarmee hebben 'k dadde moeten gelooven wat datten zei, vermits dat je allesten moet gelooven wat dan de dominoos zeggen. 'k Hebben al niet veele naamen kunnen onthouden ook, 't zijn al zulke raare dat ze daar draagen, maar 't was daar toch eenen dan 'k niet gauwe gaan vergeeten. Je kwam naar me en je zei : aange-naam mijn name is kuijer. 'k Zeggen wabliefe vriend ? Kuijer, zegten, met de Ka van Koe en de rest hangt er onder. 'k Zeggen van mijn is 't lèeze van botten. Zij je gij misschien een graaf, zegten. 'k Zeggen, bah neen 'k, 'k zijn ik stierman. En die lange naame zegten. 'k Zeggen, Lèeze is toch maar kort. En die botten danne, zeiten, 'k Zeggen : dat is 't geene dat je aan je voeten doet gelijk de lèezen.

't Er was veele volk, maar 't waaren der ook een geheelen hoop niet gekomen en me hebben der lange zitten achter wachten ook, tot 's nuchtends ten twee en half, maar wien datter niet te zien was, was zijnder. Enfin ze hebben entwadde gemist. Me hebben daar verschillende plechtigheden gevierd in attandang. 't Was daar eenen die een nieuwe vlagge gekreegen hebt die daar was, den anderen

die ook een vlagge gaat krijgen was zeekersten niet durven kommen oitenwaare datten te veele werk hadde voor die vlagge 'e strijken en te ploojen en datten zijn vrouwe moeste helpen met dat werksje. Jaja, de reeders zijn daar propere menschen : ze kunnen goed glaazen kuissen : ter blijft geen druppel meer derin als ze eenen in hunder handen krijgen, je mag zelfs boorde vul zijn. Ter was daar een anderen dan me zijn twee nieuwe schepen hebben helpen inhuldigen hebben. Je kost het niet alleene zo dat me hem een oetje bijgestaan hebben, eentwadde dat menschelijk is en te verstaan. Maar met datter nogal veele volk was, was dat werk gauwe afgeloopen en me hebben der van geprofi-teerd voor nog zeere een paar nieuwe schepen bij in te huldigen. De domienoo zat daar ook bij om dat werk te helpen doen en je sprak alsan maar van de rechterarme van God. Dat was schoone en aandoenlijk maar gelijk of dat ik hem goed bekeeken, zaagen 'k dat zijn rechterarme ook goed ontwikkelde was van alsan maar van de taafel naar zijn mond te brengen binst datten aan 't preeken was. Ja, moeste dat bier geweest hebben, zouten dadde zovele keers niet moeten doen hebben, maar 't waaren van die stijje kleine glaazetjes en eer dat een mensch daarvan gevuld is en zijn dorst gelaafd, heb je der veele noodig.

Je moet nu niet peinsen dat me niet anders gedaan hebben dan dadde, Der was tusschen de tee en de kaffie en de druppels en 't eeten nogal 't een en 't ander te vertellen ook. Ze spraaken daar oover de pufvisscherij op gernaazen. En 't was een hoge geleerde kop die zei, de dat ze dadde voorzichtigter moesten beginnen doen of dan de gernaazen niet meer zouden bestaan achter een paar jaar. En 't beste was van alleene maar de ventjes te vangen en de wijvetjes, die voor de kleihe gernaasjes moesten zorgen, te laten leeven. Ventjes heb je zoovele niet noodig, zeiten, om ze allemaale te bedienen. 't Is niet gelijk bij de menschen, maar ja, we hebben wijnder nog wat anders ook te doen om te leeven. Maar hoe dat dat goeng gaan om juiste maar de vintjes te vangen was nog niet gevoenden, ze waaren daar nog achter aan 't zoeken. Voor mijn is dat niet moeilik. Je legt een groote speegel op de groend van de zee en verbiedt van daar te gaan visschen : al de wijvetjes gaan direkt op die speegel gaan zitten, dat is ooverals 't zelfste en binstdewijle gaan de venters van de gernaazen der van gaan profiteeren om een luchtje te gaan scheppen en gaat je maar juiste meer ventjes vangen. 't Is maar dat si.

Ze hadden 't daar ook oover den haaring, dat de deeze maar juiste naar de noordzee koomen om kienders te koopen en hunder te laten vangen. En van die kienders is dat nog een perretje slechter dan bij de menschen : ze koopen zijnder daar kienders per miljoen in een keer en zeggen datter vinten

## Z.562 "LUC,, gedoopt

Zondagnamiddag had rond 15 uur de zoveelste doop plaats van een nieuw vissersvaartuig, gebouwd op de werf Jules Haerincq te Zeebrugge.

Dit maal waren het Gustaaf Haerincq van deze scheepswerf en de knappe vishandelaar Rudolf Bailyu die de hoofden bij elkaar hadden gestoken om een nieuw prachtig visersvaartuig van ongeveer 24 m. lengte, 6,10 m. breedte en 3m. diepte, te bouwen.

Dit vaartuig welke tot de sterkste van de vloot mag gerekend worden is op gebied van modernisering, een stap verder gegaan dan de vorige.

Inderdaad het bezit niet alleen een geïsoleerde visruimte, maar op zeer moderne en originele wijze, werd er een koelapparaat in de visruimte aangebracht welke het voorwerp heeft uitgemaakt van een bijzondere studie van dhr Bailyu, die als vishandelaar weet in welke omstandigheden hoedanigheidsvis te koop dient aangeboden en wat er nodig is om verse vis te hebben.

Het is een stel platen welke aan het plafond van het visruim is aangebracht en de koelte gaat niet onder 0°. De koelte wordt vanuit de machinekamer geregeld.

We zijn ten zeerste benieuwd wat het resultaat van dit initiatief zal zijn, want hoofdzaak is vis in verse toestand te kunnen aanbrengen. Het schip is voorzien van een motor MAK, welks eigenschappen wij niet meer hoeven uit te leggen. Daarenboven heeft het buiten een radio zend- en ontvangstpost, ook een richtingzoeker, een dieptemeter en een decca aan boord.

zijn bij ons die van hunder sussen draaien als hunder vrouwe een drielieng koopt. Maar om oover dien haaring voort te doen, die noordzee dat is een moederhuis voor haaring en moesten de haaringen menschen zijn gelijk wijnder, ze zouden een fortune trekken aan kiendergeld.

Enfin, je ziet gijnder allemaale datter daar nog eentwadde te leeren is. 'k Hadden beloofd aan Euphrasie van een kadootje mee te brengen voor heur en 'k hadden twee bottels kortedrank mee. De doewaane vraagt aan de grens of dat ik eentwadde mee hebben en 'k moesten mijn valieze oopen doen. 'k Zeggen 't is niet veele bijzoenders die der in zit : juiste maar mijn goed en mijn slaapmutsen ('k hadden 't op die bottels) maar alsten ze zaag zitten, geloofden niet veele van die slaapmutsen en 'k zeiden maar dat dat twee vaazen voor bij mijn thuis op de schouwe te zetten waaren, gevuld met gewijd waater waar dat me die nieuwe schepen mee gezeegend hadden. Je geioofde der niet veele van, je trok de kork der af en je rook. Je viel biekansten omverre van verschot : Vriend, zegten, ter moet hier een mieraakel gebeurd zijn, 'k gaan dadde maar hoeden voor reeleekwie en je had ze mee.

En alzo was Euphrasie nog spijtig dat de kadoo dat ik voor heur hadden meegebracht, aangesleegen was aan de grens. En 't was pertangs van geen ollander gebeurd, maar een belgiesche doewaane die mijn dadde gelapt hebt.

Stierman Lèeze.

De dooplechtigheid geschiedde door E.H. Steyaert, onderpastoor van Zeebrugge. Tal van kijklustigen hadden er aan gehouden aan deze doop aanwezig te zijn. Ook de reders en de bemanning van «Jacoba» en «Ktembrandt» waren er.

Het was mevrouw Liliane Bailyu dochter van de reder en de heer Jozef Bolle haar echtgenoot, die als meter en peter fungeerden.

De maidentrip bewees dat het schip een uitstekend vissersvaartuig zal zijn.

De bemanning bestaat uit vijf leden, waaronder de vissers Henri Van de Velde uit Heist (stuurman), motorist Louis Sarrazijn uit Zeebrugge ; matrozen Leopold van Dierendonck, Louis de Waele en Omer Van Torre allen uit Heist.

Dinsdag heeft het zijn eerste proefreis van een 10-tal dagen in de Noordzee aangevat.

Hopen wij met reders en bemanning, dat ze mooie vangsten mogen maken en behouden mogen varen.

### ACTIVITEIT VAN DE ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART IN 1956

616 ongevallen en feiten werden in 1956 ter kennis gebracht aan de Rijkscommissaris bij de Onderzoekraad voor de Zeevisserij :

- 3 schipbreuken ;
- 11 aanvaringen ;
- 84 aanvaringen tussen vissersschepen ;
- 24 aanrakingen van vissersschepen met de kaai ;
- 55 aanrakingen met wrakken ;
- 57 aanrakingen met vistuig ;
- 14 strandingen ;
- 64 gevallen van stormschade ;
- 164 motordefekten ;
- 137 andere gevallen ;
- 3 tuchtzaken.

Voor de zeevisserij werden 19 onderzoeken geopend door de raad in 1956, onderverdeeld als volgt :

- 4 schipbreuken ;
- 3 aanvaringen ;
- 9 strandingen ;
- 2 andere gevallen ;
- 1 tuchtzaak.
- 15 zittingen werden gehouden en 22 beslissingen uitgesproken :
- 2 zonder gevolg ;
- 3 buiten zaak gesteld ;
- 1 waarschuwing ;
- 7 vermaningen ;
- 1 ontzetting 5 dagen ;
- 1 ontzetting 8 dagen ;
- 3 ontzettingen 15 dagen ;
- 1 ontzetting 30 dagen ;
- 2 ontzettingen 1 maand ;
- 1 ontzetting 3 maanden.

Uit deze statistiek kan afgeleid worden, dat de prestaties van onze Onderzoekraad voor Scheepvaart als zeer gering dienen aangezien te worden en dat het groot tijd wordt dat de minister van Verkeerswezen een einde stelle aan de slenter, zoals die thans bestaat.

Zo de onderzoekraad voort eens in de maand zetelt, dan vragen we ons af wat er zal worden van de belangrijke hangende kwesties en op welke oordeelkundige wijze die nog zullen kunnen beslecht worden in acht nemend de moeilijkheid om van de vissers in kwestie nog een behoorlijke ondervraging te kunnen afnemen.

Slechter dan het thans gesteld is, kan het niet meer.

**V.B.Z.-KALENDER**

Zaterdag 9 februari :  
**Zitdag vismijn Nieuwpoort**  
 Donderdag 21 februari :  
**Vertonig van franse  
 visserijfilmen**  
 Stadhuis - Oostende



DE WIL IS DE STERKE  
 BLINDEMAN DIE OP ZIJN  
 SCHOULDERS DE LAMME  
 MAN DRAAGT DIE ZIEN  
 KAN.

(Schopenhauer).

## Waarheen de V. B. Z. reis van 1957.

Bij het begin van dit jaar werd ons reeds door verscheidene leden de vraag gesteld : waar gaan we dit jaar naartoe op reis ?

Er werden ons verschillende suggesties en opmerkingen gedaan, waarmede we rekening willen houden. Ook de ondervindingen die we vorige jaren hebben opgedaan zal een woordje meespreken want het is onze bedoeling zoveel mogelijk mensen tevreden te stellen.

Er bestaan nog altijd de ontwerpen om een reis te doen, hetzij naar de engelse havens van Newlyn, Milford, enz., hetzij naar de franse havens in Bretagne.

Hiertegen wordt opgeworpen dat de reis in Engeland niet plezierig zal zijn, dat het in Frankrijk niet goedkoop is en dat iedereen tenslotte genoeg heeft van de visserij en eens wat anders wil zien.

Tot nu toe heeft onze Rijnreis verleden jaar het meeste succes gehad en iedereen tevreden gesteld, zodat ook plannen in deze richting gemaakt werden. Bij deze plannen werd dan rekening gehouden met de opmerkingen die we verleden jaar mochten krijgen : veel te veel te zien, te weinig tijd om te rusten en... om uit te gaan.

We stellen bijgevolg een der drie tochten voor :

**ENGELSE HAVENS** : met mailbox naar Dover, per trein naar Londen en dan verder naar Milfordhaven verblijf van een dag en terug

Duur der reis : vijf à zes dagen.

**BRETAGNE** : per autobus langs de Franse kust, bezoek aan de voornaamste havens : Boulogne, Dieppe, Le Havre, Mont St. Michel en de kleine typische havens van Bretagne. Terug over Parijs met bezoek aan de stad en omgeving. Duur zes dagen.

**HET ZWARTE WOOD EN HEIDELBERG** : heenreis langs Luik, Eupen, Eifelgebergte en aankomst te Rudesheim rond zes uur 's avonds, vertrek uit Rudesheim de volgende middag na het middagen, langs de prachtige Bergstrasse naar Heidelberg (de vrolijke studentenstad) : twee dagen verblijf, bezoek «nachtpermissie», verder door het mooiste gedeelte van het Zwarte Wood : Baden-Baden en Freudenstadt, Straatsburg, Metz, het mooiste

gedeelte van Luxemburg terug naar huis. Duur : zes dagen.

Natuurlijk zijn er in alle reizen begrepen : uitstapjes, koffietafel, verrassingen, prijskampen, enz.

We hebben nog een vijftal maanden vooraleer we de tocht aanvangen, maar intussen zouden we al gaarne de suggesties vernemen van de mensen die willen meegaan, welke reis er verkozen wordt, enz...

We maken dan de definitieve reisplannen op aan de hand van de verschillende voorstellen die binnengekomen zijn en laten, zoals gewoonlijk, het doel der reis in stemming leggen. Hiermede moeten we dan klaar zijn tegen 1 april om intijds alle schikkingen te kunnen treffen.

De liefhebbers hebben nu het woord !

## Veranderingen in de vissersvloot

### OOSTENDE

JANUARI 1957

**Geschrap uit de vloot :**  
 0.28 «Maureen-Joseph» : Geschrap uit de vloot op 10.1.1957.

**Verandering adres :**  
 0.616 «Simonne» : Lams Ludovica, Bonenstraat, 7, Oostende.

### SCHIETOEFENINGEN

Volgens de «Berichten aan Zeevarenden» van 31 januari 1956 en uitgegeven door de Hydrografische Dienst der Kust te Oostende, zullen zeevaartse schietoefeningen te Lombardsijde gehouden worden als volgt :

Vrijdag 8 februari, artillerie, Grote Sektor van 08.00 uur tot zons-  
 ondergang zonder onderbreking.

Zaterdag 9 februari geen schietoefeningen ;

Maandag 11 februari geen schietoefeningen ;

Dinsdag 12 februari geen schietoefeningen ;

Woensdag 13 februari geen schietoefeningen ;

Donderdag 14 februari, artillerie Grote Sektor, van 08.00 u. tot zons-  
 ondergang zonder onderbreking ;

Vrijdag 15 februari, artillerie, grote sektor, van 08.00 u. tot zons-  
 ondergang zonder onderbreking ;

Zaterdag 16 februari geen schietoefeningen ;

**DONDERDAG 21 FEBRUARI**  
 te 20.30 uur  
 Gemeenteraadszaal Stadhuis  
 Oostende

### DOKUMENTAIRE FILMAVOND

van het  
**VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ**  
 onder de Hoge Bescherming  
 van  
 de Heer Minister van Landbouw

### DRIE PRACHTIGE FRANSE VISSERIJFILMS

1. LA GRANDE PECHE
2. LES GARS DE CONCARNEAU
3. MON AMI PIERRE

Toegang VRIJ voor V.B.Z.-leden en belangstellenden

### HOOGWATER TE OOSTENDE

8 vrij	05.59	43	00.21	12
	18.35	41	12.47	11
9 za	07.02	42	01.26	14
	19.47	40	13.57	13
10 zo	08.28	41	02.36	14
	21.19	40	15.23	13
11 ma	09.55	43	04.02	12
	22.35	42	16.40	10
12 di	11.08	46	05.15	8
	23.31	46	17.45	8
13 wo	—	—	06.17	5
	12.04	49	18.38	5
14 do	00.20	49	07.11	1
	12.52	51	19.27	3

### FRANS MATROOS VIEL IN DE HAVEN TE ZEEBRUGGE

In de nacht van maandag op dinsdag toen de genaamde Pierre Painsete, 30 jaar, aan boord wilde gaan langs de havendam, viel hij tussen de kaai en zijn schip in de haven. Een ander matroos van de Franse viskotter uit Boulogne sprong zijn maat dadelijk achterna en gelukte erin hem boven te halen. Met behulp van een ladder kon men dan beiden aan boord hijsen. Dr Arts uit Zeebrugge die kort daarop ter plaatse was, paste de kunstmatige ademhaling toe op de drenkeling, die veel zeewater in de longen had gekregen en doodziek naar de kliniek van het Minnewater te Brugge werd overgebracht.

### NIEUWPOORT

**Nieuw vaartuig :**

N.762 «O.L. Vrouw ter Duinen». BT. 63.41. NT. 14.92. Gebouwd 1956 - Werf Hillebrandt te Oostende. Eigenaars Vervoutter Raphale & Michel. Hoogstr. 32 & 22, Nieuwpoort. Motor A.B.C. 200/150 no 9287 jaar 1956.

**Verandering Motor, BT. & NT. :**

0.267 «Victoria» : Motor Lister - 180 P.K. Nr 67801 - jaar 1956 - BT. 51.67. NT. 14,82.

**Verandering eigendom :**

0.58 «Rosa» : Eigendom geworden van Mevr. Rosalia Verschelde. Echtg. Germonpré Marcel, 33, Ed. Hammanstraat, Oostende.

## Arbeidsongevallen

### OOSTENDE

DUCHEYNE André, matroos aan boord van de Oostendse treiler O.395 «Vanderweyden», werd de rechterduim gekneld tussen een dichtslaande ijzeren deur. Het slachtoffer diende afgezet te worden te Honingsvaag in Noorwegen, teneinde aldaar de eerste geneeskundige zorgen te ontvangen. Het vaartuig koos dan ook opnieuw zee zonder Ducheyne.

DECKMYN Charles, matroos op de O.198, is uitgegleden op dek. Hierdoor verstuurde hij zich de rechtervoet.

VERLEENE Roger, stuurman aan boord van de O.217, kreeg een slag van een sleutel in het aangezicht. Hierdoor is zijn kunstgebit gebroken en liep hij kwetsuren op aan de mond.

VERCRUYSSSE Maurice, schipper op de O.425, kreeg een slag op de rechterarm door het terugslaan van de stuurrad.

BENTEIN Walter, scheepsjongen aan boord van de IJslandvaarder O.81, werd gestoken in de rechterhand.

DESMEDI Michel, matroos aan boord van de O.250, is door een vis gestoken in de rechterhand.

### ZEEBRUGGE

LASEURE François, matroos aan boord van de Z.199, kwetste zich aan de rechterwijsvinger. Naderhand verzwoor de wonde waardoor het slachtoffer een tweetal weken werkonbekwaam is.

Terwijl hij een staaldraad splitste, prikte VLIETINCK Eugene, stuurman aan boord van de Z.412, zich in de rechterhandpalm.

DEVOS Willem, matroos op de Z.240, bezeerde zich in de lendenstreek terwijl hij de vangst loste.

VANDIERENDONCK Léopold, schipper van de Z.400 «Broeder Isidor», prikte zich in de rechterhand, bij het afsteken van de buiktouw.

## SCHADEGEVALLLEN

### GESTRAND

De Z.530 bevond zich ter visvangst ter hoogte van Cadzand, toen schipper Vantorre André, plots vaststelde dat zijn dieptemeter een geringe diepte vaststelde. Hij gaf onmiddellijk bevel de boot te doen stilstaan, doch het was reeds te laat, want zachtjes gleed het schip vast op het zand. Het schip was verzeild geraakt tussen twee golfbrekers. Gelukkig liep het schip geen schade op en kon het na enkele tijd weder wegvaren. — Z.

### STORMWEDER

De Z.209, schipper-eigenaar De-groote Felix, bevond zich ter visvangst toen plots een hevige rukwind kwam opzetten. Een zware zee beukte op het achterdek en wierp de reddingsloep uit de stoel. Door de druk werden ook de kiel en de stoel beschadigd. Het schip hernam onmiddellijk de terugreis naar Zeebrugge. — Z.

### MOTORDEFEKT

De Z.56 schipper-eigenaar Ackx Emiel bevond zich ter visvangst toen zich opeens motor defekt voorded. De Z.56 werd door de Z.54 schipper - eigenaar Creyf Oscar, naar de thuishaven opgesleept.

Vastgesteld werd dat er water in de smeerolie van de karter was gelopen. — Z.

### SCHROEFDEFEKT

De Z. 435, schipper Savels Eugene moest de haven terug aandoen, waar werd vastgesteld dat een blad van de schroef was gebroken.

Moens Albert, schipper-eigenaar van de Z.555 moest insgelijks de haven van Zeebrugge terug aandoen met een blad van de schroef.

Van de Z.441 schipper-eigenaar Alfred Van Waes sloeg een blad van 't schroef. Het schip maakte veel water, en onmiddellijk sloeg de bemanning de handen uit de mouwen om het zoveel mogelijk uit te pompen. Radiofonisch werd de Z.480 die in de nabijheid vaarde

van het gebeurde, verwittigd en werd er gevraagd zich in de nabijheid te houden. Nabij de thuishaven voer de Z.480 op volle toeren de haven binnen om de pompiers te verwittigen die na enkele tijd ter plaatse waren en de Z.441, die zich inmiddels op de kuisbank had geplaatst, leeg pompten. — Z.

### STORMSCHADE

De Z.149, schipper Depaep Frans sloeg vast aan een wrak waardoor de stuurboordvoorsteven tot de galg volledig ontzet werd. Men trachtte zoveel mogelijk de opening te dichten om het water buiten te houden. De dekplanken waren ook ontzet, maar men moet dit waarschijnlijk toeschrijven aan de opsleping van de Z.528 op 21 jan. jongstleden. — Z.

### SCHADEN

De O.614 werd in het Montgomerydok beschadigd door stukken hout die er drijven tussen het schip en de kaaimuur. Deze stukken hout komen voort van de aldaar uitgevoerde werken.

De O.173 der rederij Seghers liep een lier en roerbreek op. Tengevolge van een zware zee, werd de voet van het roer gebroken.

Bij het inhalen van de korre kreeg de Z.330 een zware zee en werd de reddingboot losgerukt en zwaar beschadigd.

Tijdens zijn laatste reis op IJsland, had de O.217 geweldig te kampen tegen de zware golven, zodat water in het visruim zijpelde.

Bij het op de slip plaatsen werd vastgesteld, dat klinknagels losgekomen waren aan stuurboordzijde onder de waterlijn.

### DE O.102 TE MILFORD

Dinsdag moest de O.102 de haven van Milford aandoen met een gebroken tandwiel en de as van de reductie gebroken.

## «Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de  
VISSERSVAARTUIGEN

voor

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

(4356V)

### VERLICHTING OP DE HANDELSKAAI IN ORDE TE NIEUWPOORT

Thans is de volledige verlichting van de handelskaai een voldongen feit. Een vijftal T.L.-lampen van 40 watt, werden aangebracht, afgewisseld met een tweetal natriumlampen zodat de kaai over gans zijn lengte thans een doelmatige verlichting heeft. — N.

### MIJNSTOEL OPGEVIST

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.814 «Roger», onder bevel van schipper Jan Calcoen, die de visserij beoefende op de Galooper, had bij het ophalen van de netten een mijnstoel in de korre. Het gevaarte dat ongeveer 600 kg weegt, kon met veel moeite aan boord genomen worden, maar veroorzaakte erge schade aan de netten en ook de galg werd beschadigd. Een takelwagen was nodig om dit zware wrakstuk aan land te hijsen. — N.

### ONDERZEESE KABEL OPGEHAALD

Bij het lichten van het anker van het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.7 «Christiaan» van schipper Engel Verleene, stelde de bemanning vast dat een onderzeese kabel mede was opgetrokken. Daar het niet mogelijk bleek anker en kabel te scheiden gezien de ruwe zee, diende men de ankerketting door te hakken, waarop anker en kabel terug in de diepte verdwenen. — N.

### WATERBEDELING AAN DE VISMIJN TE NIEUWPOORT

Vanaf heden wordt de regeling inzake het nemen van drinkwater en het gebruik van water tot het reinigen van de visputten op de volgende manier geregeld: de stadswaterslang mag alleen nog gebruikt worden tot het bedienen van drinkwater aan de vaartuigen, mits het betalen van 10 fr. per gebruik onafgezien van de hoeveelheid.

De bennoverhuurders en de sorteerders mogen mits betaling van 10 fr. doch met gebruik van een eigen waterslang aansluiten op de leiding voor waterverbruik der vismijn. Deze persoonlijke waterslangen zullen verplichtend dienen voorzien te zijn van een afsluitkraan geplaatst op het uiteinde. Deze maatregelen worden getroffen om alle waterverspilling tegen te gaan. — N.

### DE OPENBARE REDDINGSTOESTELLEN TE NIEUWPOORT-HAVEN

Op en rond de kaai werden een viertal reddingstoestellen geplaatst voor openbaar nut.

Met de tragische verdrinking van verleden week van de ouderling August Schallier, werd nogmaals de degelijkheid van deze openbare reddingstoestellen bewezen. Zo een hulptoestel bevat niet enkel een reddingsgordel en een lange lijn, doch is tevens voorzien van een kleine dreghaak waar eveneens een lange koord aan vastgehecht is. Deze soort dreghaken kunnen bij verdrinkinggevallen grote diensten bewijzen, waar de drenkeling half bewusteloos is en onbekwaam de reddingsgordel te grijpen, kan bij middel van een dreghaak het slachtoffer boven water gehouden worden tot verdere hulp opdaagt.

Met dit doel wordt een oproep gedaan, deze toestellen niet onnodig te beschadigen of te gebruiken. Het ware voor vele personen leerzaam deze hulptoestellen eens van dichtbij te zien om er de werking ervan grondig te leren kennen. Vooral het openmaken van deze kassen bij middel van een «handel» blijft voor velen een moeilijkheid. — N.

### WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF neemt een abonnement op HET VISSERIJBLAD

### NIEUW SCHIP TE WATER TE ZEEBRUGGE

Op de scheepswerf van dhr De Graeve en zoon liep zopas een nieuwe eenheid van stapel. Deze nieuwe aanwinst is de Z.468 «St. Petrus» die gebouwd werd voor rekening van reder René Vlietinck uit Heist. Het schip meet 19 meter en heeft een breedte van 5,15 meter, en een diepgang van 2,85 m. Deze nieuwe visvanger zal uitgerust worden met een motor van 150 P.K. Binnen een 6-tal weken zal dit vaartuig gedoopt worden.

# Internationaal kongres over Visserij-Uitrusting

Een paar jaar geleden werd door de F.A.O. te Parijs en te Miami een kongres gehouden over de scheepsbouw en uitrusting voor de zeevisserij. Dit kongres is buitengewoon vruchtbaar geweest, de verslagen werden in een lijvig boekdeel gepubliceerd en nu nog teert de visserij in verschillende landen op de voorgestelde verslagen.

Vorig jaar werd te Rotterdam, eveneens door de F.A.O., een kongres ingericht over de konservering van vis- en visserijprodukten. Ook op dit kongres werden zeer interessante verslagen naar voor gebracht en waren de besprekingen buitengewoon vruchtbaar.

Voortbouwende op deze successen, werd door de F.A.O. besloten de reeks kongressen voort te zetten met een kongres over de visserij-uitrusting. Onlangs werd besloten dat dit kongres zou doorgaan te Hamburg en wel van 7 tot 12 oktober van dit jaar.

Het programma werd reeds in grote lijnen opgemaakt en men verwacht deelname uit alle landen van een groot aantal mensen die zich aan de uitrusting van de zeevisserij interesseren: wetenschapsmensen, nijveraars en reders.

De besprekingen zelf worden onderverdeeld in zeven afdelingen:

## 1. de materialen die gebruikt worden voor het vervaardigen van vistuig:

a. als eerste punt zal gepoogd worden de namen en nummers van gereedschappen te veralgemenen zodat verwarring niet meer mogelijk is;

b. verder zullen de voornaamste kenmerken van deze materialen vergeleken worden, evenals de methodes die gebruikt worden om deze te beproeven;

c. een gedeelte wordt gewijd aan de bewaring en het onderhoud van vistuig uit verschillende materialen gemaakt;

d. een vergelijking zal getroffen worden tussen de verschillende bestaande materiaalsoorten.

## 2. Hoe maakt men best het vistuig?

Deze vraag beantwoorden zal een der hoofddoelen zijn van het kongres. Te dien einde zullen de vele methodes die gebruikt worden om te komen tot een ideaal vistuig voor elke bepaalde visserij vergeleken worden:

a. proeven met netten op schaal gemaakt in test-tanks;

b. meetinstrumenten en waarnemingen onder water omtrent de houding der vistuigen en de reactie van de vis;

c. maaswijdte ten aanzien van selectiviteit en doelmatigheid van het net;

d. proef - visserijen;

e. manieren om te komen tot een bepaalde vorm, afmeten, en andere eigenschappen van het net.

## 3. Hoe worden netten best gemaakt?

Hier zal vooreerst de aandacht geschonken worden aan de prijs die moet besteed worden aan een net. De lonen stijgen over gans de wereld bijgevolg ook de kostprijs van de netten die met de hand gemaakt worden. Om deze redenen zal vooral onderzocht worden of netten die

met de machine gebreed werden niet goedkoper uitvallen.

a. het machinaal breien van de netten: moeilijkheden en voordelen;

b. hoe versnijdt men lappen machinaal gebreide netten om ze tot gewone netten aan elkaar te zetten en hierbij arbeid en kosten te sparen.

## 4. Hoe gebruikt men best het vistuig met het doel meer te vangen en minder kosten te maken?

a. welk vistuig gebruiken: ten overstaan van de vissoort die men wil vangen, het schip waarover men beschikt, weersomstandigheden, beschikbaar personeel, enz.

b. beste manier om dit vistuig te gebruiken: mechanisatie om werk te besparen, controle op het vistuig, inrichting van het schip, enz.

c. hoe behandelt men best de vangst: berekenen van de grootte der vangst terwijl het net nog uit ligt, het binnenhalen van het net, behandeling aan boord, lossen van het schip, enz.

## 5. De beste manier van vissen:

Hoe meest vis opsporen, hoe vis aantrekken?

a. vangplaatsen vastleggen:

— opmaken van visserijkaarten aan de hand van beschikbare gegevens;

— gebruik van speciale toestellen, thermometers, planktonindicators, stroommeters, enz.

— uitwisseling van ervaring over de radio-telefonie;

— hoe de visplaatsen terug vinden door gebruik van navigatiemiddelen als: Decca, richtingzoekers, Loran, enz.

b. opsporen van vis: vooral bespreking van de gebruikte methodes in verschillende landen:

— met echolood

— per vliegtuig

— met asdic

— toekomstmogelijkheden (televisie, enz.)

c. het aantrekken van vis, dit gebeurt in bepaalde landen, met goed gevolg terwijl andere landen deze methodes niet kennen:

— gebruik van licht,

— lokmiddelen: kunstmatige, aas, chemische, enz.

— andere methodes en mogelijkheden;

## 6. elektrische visserij:

Stand van de opzoekingen welke tot op heden gedaan werden en onderzoek naar de mogelijkheden.

## 7. Ontwikkeling in de toekomst van de visserij:

a. welke invloed zullen deze hebben op de visserij in 't algemeen;

b. welke eisen zullen moeten in rekening gebracht worden bij het zoeken naar nieuwe vangstmethodes

c. waar is vernieuwing, modernisatie of opzoekingswerk noodzakelijk of gewenst?

Dit programma is zeer uitgebreid en laat talrijke mogelijkheden toe. Voor velen zal het een uitzonderlijke gelegenheid zijn kennis te maken met wat in andere landen geschiedt, de eigen ervaringen uit te wisselen en tekortkomingen op te sommen.

Er zal in ieder geval veel te leren zijn.

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

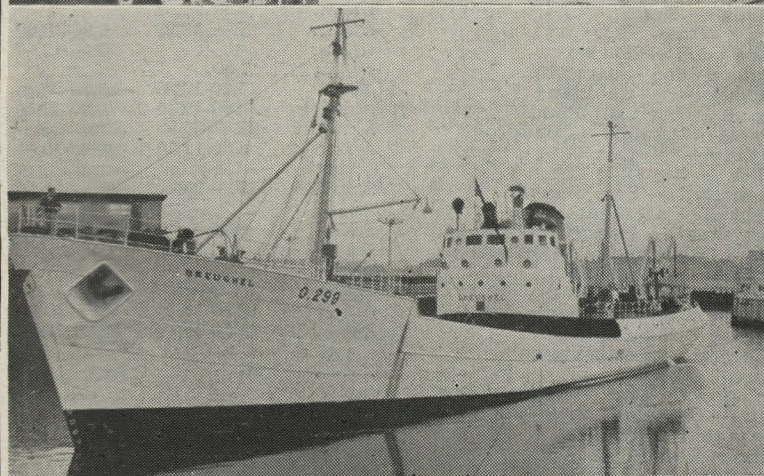
VISMIJN, ZEEBRUGGE, Tel. 541.17

## DE O.299 «BREUGHEL» VAN DE MOTORVISSERIJ TE OOSTENDE AANGEKOMEN

### NOG EEN NIEUWE TREILER

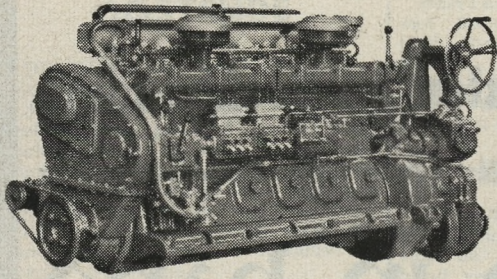
Het tweede prachtige nieuw vaartuig voor rekening van de Motorvisserij heeft vorige week de haven aangedaan.

Het is het zusterschip van de «Rubens». Beide vaartuigen mogen tot de modernste van de vloot gerekend worden.



Wegens rouw voor haar betreurde voorzitter P. Delbaere werd de doopplechtigheid van de O.299 «Breughel» door de N.V. Motorvisserij in intieme kring gehouden. Op de foto zien we het prachtige schip met daarboven de genodigden: dhrn L.P.H. Decrop, E.E.H. Evrard aalmoezenier en de bemanning: schipper: Allary Arthur; Stuurman: Coopman Oscar; Bootsman: Germonpré Julien; matrozen: Vileyn Fernand, Van Hee Albert, Vandenaabeele Polidoor, Gonzales Arseen, Kyndt Marcel, Devos Raymond en Provost Pierre; lichtmatroos: Eerebout Albert; scheepsjongen: Van der Elst Werner; kok: Minne Raymond; 1e machinist: Huys Oscar, 2e machinist: De Ley Lucien; 1e stoker: Thelinge Paul; 2e stoker: Denys Gentiel; Telegrafist: Demaerel Robert; hulptelegrafist: Dedulle André.

# GLENIFFER



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

## N.V. MARINE MOTORS

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

## Oostende

### Marktoverzicht

Ongeveer dezelfde aanvoer als verleden week, met grootste aanvoer op de woensdagmarkt waar 32 vaartuigen hun vangst verkochten.

Hieronder waren echter verschillende kleine vangsten vooral van de West-IJslandse soorten werden deze week minder binnengebracht. De Moray Firth maakte deze achterstand goed. Vooral op de sluitingsmarkt was nogal wel Moray vis. Ook de kanaal-aanvoer verdubbelde deze week. De vangsten waren iets groter. De Oost en de West waren veel minder op de markt. Hierdoor was de platvis-aanvoer kleiner, hetgeen betere prijzen gaf. Ook tongen waren minder op de markt wat de prijs

	2-2-1957	4-2-1957	5-2-1957	6-2-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	32,20-43,—	37,—40,—	37,40-46,—	38,80-41,—
3/4 tongen — Sole 3/4	45,10	43,20-46,80	47,80-51,40	47,40-50,—
Bloktongen — Sole moyenne	49,10	45,40-49,20	54,—54,80	51,—53,20
Voor-kleine — Petite	46,50-47,80	46,—49,20	51,—52,20	50,—53,60
Kleine tongen — Toute petite	31,40-32,50	35,80-41,40	42,20-45,—	40,20-43,20
Tarbot, grote — Turbot, gros	41,50	30,—41,—	38,—42,—	37,—44,—
Middel — Moyenne	.....	18,—32,—	27,—34,—	26,—32,—
Kleine — Petite	.....	13,—	16,—	15,—20,40
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6,20- 8,10	5,60- 8,20	5,40-10,50	5,20- 7,50
Grote iek — Grosse	7,30-14,80	7,60-15,20	7,60-15,20	7,20-13,20
Kleine iek — Petite	6,30-15,20	7,80-14,20	9,40-15,20	8,—14,—
Iek 3e slag — 3e sorte	6,20-12,60	7,—11,40	9,80-14,—	8,60-12,50
Platjes — Toute petite	2,80- 5,60	3,60- 7,40	3,80- 7,20	3,60- 8,40
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	10,—13,60	9,40-13,40	7,60- 9,20
Kleine — Petit	.....	26,—	30,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	12,—17,40	11,50-19,—	15,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	7,—13,20	6,80-13,60	5,80-12,40
Rog — Raie	.....	.....	6,—12,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	7,20	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	11,20-17,20	13,20-20,—	12,20-19,70
Kabeljauw — Cabillaud	17,30	6,90-12,40	6,20-12,50	4,20-10,40
Gullen — Petit cabillaud	.....	22,—25,—	23,—28,—	26,—27,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	6,60-12,60	7,60-10,—	5,60-11,50
Wijting — Merlan	.....	12,—25,—	17,—22,50	11,50-18,—
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	6,80	7,70- 8,—	5,70- 8,40
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	9,70-16,—	13,—13,60	10,20-15,—
Keilrog — Raie radiée	.....	11,50-18,—	12,—19,40	10,20-19,60
Zeekefiet — Langoustine	.....	.....	.....	23,60
Schaat — Flotte	.....	15,—	14,—	18,10
Zeebaars (klijpv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	6,—	4,90- 7,40	6,— 8,—
Leng — Lingue	.....	.....	11,60	.....
Schartong — Cardine	.....	8,—10,—	11,50	11,20
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	2,40- 6,20	2,40- 4,40	2,40- 3,40
Heilbot — Flétan	.....	10,80	6,20-13,30	4,—11,40
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	11,60	9,40
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	20,—	20,—24,—	.....

tegenover verleden week deed stijgen. Alleen op de woensdagmarkt was van een redelijke tongenaanvoer sprake. De kwaliteit was bijzonder op de maandagmarkt twijfelachtig. De twee volgende dagen trad hierin verbetering, door de veel kortere reizen. In totaal verkochten 69 schepen hun vangst die 11.542 bennen vis en 25.000 kg inhield. De verdeling was als volgt: 4 IJslandse voeren 4.850 bennen vis aan. Beste kwaliteit op de sluitingsmarkt. Een omvangrijke vangst. Beste prijzen op dinsdagmarkt met uitzondering van schelvis die op de sluitingsmarkt duurst was.

7 Moray vangsten met grootste aanvoer op woensdag. Die dag ook schoonste waar. Gans de week goede prijzen voor kabeljauw en ronde soorten (2210 bennen).

15 kanaalvaartuigen voorzien de markt van 2090 bennen vis en ongeveer 7000 kg tong. Goede kwaliteit vooral op sluitingsmarkt. Een paar grote vangsten. Steeds kleine vangsten van de Witte Bank. Deze week nog 12 vaartuigen met 810 bennen vis en 10.000 kg tong. Stijging van de tongprijs op de dinsdagmarkt, lichte daling op de woensdagmarkt. Slechts 5 vaartuigen van de Oost met 360 bennen vis en 4500 kg tong. Van de West kwamen 24 schepen hun vangst verkopen die samen 1185 bennen vis en ongeveer 4500 kg tong bedroeg. Meestal kleine vangsten op de sluitingsmarkt.

## VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES  
PRIJS-COURANTEN  
BRIEFHOOFDEN  
FAKTUREN  
OMSLAGEN

wendt U tot  
de drukkerij:

**HET VISSERIJBLAD**

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

### Zaterdag 2 februari

#### WITTE BANK

O.82	8	30	400	32.720
WEST				
Z.330	5	20	100	12.980
Z.556	2	10	100	10.170
O.532	2	5	100	7.900

Geringe aanvoer. Kleine vangsten. Toch goede prijzen, vooral voor platvis.

### Maandag 4 februari

#### IJSLAND

O.294	23	2300	—	988.463
-------	----	------	---	---------

#### KANAAL

O.165	15	70	200	55.680
Z.546	15	80	600	74.290
O.284	11	200	350	116.260
O.287	10	150	400	102.730
O.191	12	130	900	113.010
Z.421	12	120	250	75.740
O.119	14	100	200	65.090

#### NOORDZEE

O.237	15	250	—	157.680
-------	----	-----	---	---------

#### WITTE BANK

O.222	16	80	900	125.557
Z.537	15	40	800	94.350
O.266	16	100	1100	144.780

#### OOST

Z.554	10	100	800	91.350
Z.777	9	80	500	63.150
Z.539	11	50	1100	81.890
Z.549	11	65	1100	85.000

#### WEST

O.267	2	10	—	8.040
-------	---	----	---	-------

Minder vis dan verwacht, bijzonder van het Kanaal. Minder goede kwaliteit van IJsland. Weinig tong. Mooie vangsten van de Oost. Platvis is duurder dan verleden week. Tong is goedkoper. Daling van kabeljauwprijs.

### Dinsdag 5 februari

#### IJSLAND

O.316	18	950	—	447.170
O.83	19	600	—	298.315

#### MORAY

O.231	12	435	—	223.060
O.108	12	350	—	161.520

#### KANAAL

O.295	14	140	—	90.830
O.457	16	160	1300	136.530
O.115	11	170	100	94.050

#### WITTE BANK

O.326	12	130	1200	115.010
-------	----	-----	------	---------

#### OOST

Z.547	11	60	1000	110.010
-------	----	----	------	---------

#### WEST

O.15	9	100	200	74.020
O.277	10	180	—	87.210
O.147	5	40	—	23.110
O.346	8	90	200	68.840
N.211	5	35	500	70.720
N.820	2	20	200	18.720
O.33	1	10	—	3.310

Minder vis dan gisteren. Betere kwaliteit, vooral van IJsland. Tongen zijn duurder en schaarser op de markt. Mooie prijzen voor platvis. Een paar omvangrijke Westvangsten. Mooie vis van de Moray. Witte kabeljauw is duurder, IJslandse goedkoper dan gisteren.

**Woensdag 6 februari**

IJSLAND				
O.296	18	1000	—	421.070
MORAY				
O.228	14	300	—	159.300
O.239	14	250	—	111.210
Z.459	12	350	—	156.510
O.329	12	275	—	124.480

KANAAL				
O.223	9	50	—	36.510
O.151	13	250	—	132.290
O.262	13	200	100	117.655
O.105	13	80	500	69.480
O.120	13	110	900	103.480

WITTE BANK				
O.198	12	50	800	76.230
O.193	13	100	800	108.150
O.227	13	60	800	89.100
O.214	13	70	900	96.560
O.174	13	60	800	71.940
O.243	11	50	400	55.440
Z.529	11	40	1000	76.690

KREEFTENPUT				
Z.419	10	70	500	86.715

WEST				
O.77	7	60	—	20.730
O.152	6	10	200	24.720
Z.201	5	25	250	38.240
Z.24	5	20	400	43.160
O.184	3	15	200	21.580
Z.544	5	50	800	70.790
O.345	3	40	—	36.730
O.166	7	40	200	23.540
O.276	6	90	—	40.220
N.806	4	35	—	18.760
O.132	6	60	300	46.980
O.128	7	80	400	66.010
O.204	5	100	150	49.480
Z.540	6	40	—	21.460
O.196	1	5	—	2.780

**KUST**  
O.70 1 7 — 6.070  
Tamelijk omvangrijke aanvoer. Nog onverwacht een vangst van IJsland. Goed verzorgde Morayvangsten. Mooie vangsten rog van het Kanaal. Veel schepen van de West, de meeste met kleine vangsten. Meer tong dan de vorige dagen, waarvan de prijs lichtjes daalt. Eveneens daling voor platvis en IJslandse soorten.

# Ymuiden

## Marktoverzicht

Van vorige week donderdag tot en met deze week dinsdag zijn de prijzen in de IJmuidense vishallen hoog gebleven — kabeljauw haalde geen topnoteringen ondanks de bestaande export. Vooral schelvis werd bij de schaarse aanvoer goed betaald. Veertien trawlers en trawlloggers en de logger- en kottervloot verschenen aan de afslag met in totaal 17.000 kisten vis, waarbij 5700 schol, 3000 haring, 1650 schelvis, 1350 tong en tarbot, 1300 kabeljauw en gul, 1000 wijting en 650 makreel.

DONDERDAG losten drie trawlers en zeven loggers en kotters in totaal 1600 kisten vis, waarbij 550 schelvis, 400 schol en 200 kisten kabeljauw en gul. De kabeljauw haalde dit keer bij exportvraag nog f. 90 tot f. 50 gemiddeld per 50 kg. en de schelvis deed van f. 54 tot f. 38. Grove schelvis, schol, kabeljauw, tong en tarbot waren voor export bestemd. De scholprijzen liepen voor de grove soorten

van f. 35 tot f. 30. Besommingen: Herman en Vios f. 28.500, Elie f. 22.000.

VRIJDAG voorzagen loggers en kotters de markt van 3500 kisten vis, waarbij 1425 kisten schol, 500 kabeljauw en gul, 225 schelvis, 200 makreel en 350 tong en tarbot. Er werd voor vrijwel alle vissoorten met gelijke exportvraag als gisteren goud betaald. De schelvis liep nog op en haalde de prijs van f. 60 tot f. 32. Wijting maakte f. 47 tot f. 27. Haring en makreel gingen van de hand voor respektievelijk f. 27 tot f. 21 en f. 23 tot f. 21. De kabeljauw haalde bij deze aanvoer nog f. 62 tot f. 32, wat nog altijd een flinke prijs is. Besommingen: IJM. 211 f. 23.500, K W.81 f. 550, KW.153 f. 22.150.

ZATERDAG werden gelost 4400 kisten vis, waarbij 1350 haring, 1575 schol, 375 tong en tarbot, 325 makreel en 500 wijting. De scholprijzen waren opnieuw, vooral voor de middelsoorten uitstekend, hetgeen ook van de andere prijzen der vissoorten was te zeggen. Zo haalde de haring f. 26 tot f. 20 per kist en de wijting f. 40 tot f. 30! Tong bleef prijzig met bedragen tussen f. 3.80 en f. 3.20 per kg. Besommingen: SCH.153 f. 1650.

MAANDAG losten vier trawlers en trawlloggers en de logger- en kottervloot in totaal 5100 kisten vis, waarbij 2400 schol, 500 haring, 700 schelvis en 450 kabeljauw en gul. Alle noteringen waren gun-

stig, waardoor de reizen met schrale vangsten nog met een enigszins goed besomming konden worden afgesloten. Zo besomde de Curacao nog f. 29.000 en de Polderman f. 16.500. De schelvis ging opnieuw weg voor 57 tot f. 40 per 50 kg. Tong, schol en kabeljauw waren voor het buitenland en behielden de goede koers. Kabeljauw lag in prijs tussen f. 68 en f. 38.

DINSDAG waren er vier trawloggers en de logger en kottervloot binnen met 2000 kisten, waarbij 1000 kisten haring en 500 wijting en 175 schelvis. Deze haring maakte f. 23 tot f. 16, terwijl wijting van f. 43 tot f. 28 deed. Schelvis ging weg voor f. 58 tot f. 40 en blijft dus gevraagd. Besommingen: Eveline f. 5800, Beatrice f. 17.8000, SCH.55 f. 20.400, Ariadne f. 3150.

WOENSDAG waren vier trawlers en trawlloggers en enige loggers en kotters binnen met 3450 kisten vis, waarbij 40 tong en tarbot, 150 schol, 1200 haring, 200 makreel, 325 schelvis, 400 wijting, 700 kabeljauw en gul en 275 koolvis. De prijzen bleven zeer gunstig, vooral voor schelvis. Deze noteerde van f. 62 tot f. 42 per 50 kg. Kabeljauw, schol en tong en tarbot waren voor export: goede prijzen, terwijl de kabeljauw f. 74 tot f. 33 maakte. Haring ging van de hand voor f. 23 tot f. 12. Wijting haalde f. 43 tot f. 30! Besommingen: Tzonne f. 23.200, Van Hatttem f. 10.800, SCH.117 f. 14.000, SCH.171 f. 24.150.

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

Tongen, grote — Sole, grosse	3,30-3,25	3,40-3,30	3,70-3,20	3,50-3,25	3,30	3,60-3,25
3/4 tong — Sole 3/4	3,10-3,—	3,40-3,05	3,30-3,—	3,15-2,80	3,10-3,—	3,40-3,25
Bloktongen — Sole moyenne	3,60-3,25	3,70-3,30	3,70-3,30	3,40-3,20	3,40-3,30	4,—3,50
Voor-kleine — Petite	3,90-3,40	3,70-3,40	3,80-3,40	3,70-3,40	3,50	3,90-3,60
Kleine tongen — Toute petite	3,40-2,95	3,50-3,05	3,50-3,25	3,40-3,10	2,90-2,80	3,40-3,05
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,20-2,50	3,40-2,70	3,40-2,40	2,60-2,25	2,70-2,40	3,—2,20
Middel — Moyenne	122,—120,—	140,—124,—	144,—100,—	134,—90,—	.....	120,—
Kleine — Petite	69,—61,—	75,—51,—	72,—55,—	82,—49,—	.....	67,—
Griet — Barbue	.....	68,—	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	33,—30,—	33,—27,—	32,—24,—	33,—25,—	31,—	32,—29,—
Grote iek — Grosses	35,—31,—	37,—31,—	39,—26,—	40,—27,—	38,—36,—	39,—32,—
Kleine iek — Petite	54,—46,—	60,—46,—	66,—49,—	70,—57,—	58,—56,—	66,—50,—
Iek 3e slag — 3e sorte	51,—48,—	61,—45,—	65,—39,—	61,—42,—	56,—51,—	67,—46,—
Platjes — Toute petite	49,—30,—	43,—21,—	39,—22,—	39,—21,—	42,—33,—	47,—27,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	50,—40,—	54,—32,—	50,—46,—	57,—40,—	56,—40,—	57,—49,—
Middel — Moyen	54,—38,—	60,—37,—	54,—46,—	50,—40,—	55,—40,—	62,—48,—
Kleine — Petit	54,—43,—	60,—37,—	54,—44,—	56,—46,—	58,—43,—	58,—42,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	36,—33,—	31,—	.....	44,—33,—	38,—15,—	38,—24,—
Kabeljauw — Cabillaud	91,—49,—	62,—32,—	66,—40,—	68,—38,—	74,—46,—	74,—33,—
Gullen — Petit cabillaud	56,—40,—	45,—27,—	51,—29,—	48,—36,—	66,—35,—	40,—29,—
Hozemondhamme — Baudroie	114,—88,—	.....	.....	.....	102,—100,—	.....
Wijting — Merlan	49,—38,—	47,—27,—	40,—30,—	49,—34,—	43,—28,—	43,—30,—
Schar — Limande	46,—34,—	38,—23,—	38,—24,—	41,—27,—	36,—24,—	43,—18,—
Steenschol — Sole limande	104,—	39,—	.....	116,—	.....	88,—
Zeehaai — Aiguillat	37,—31,—	26,—17,—	.....	.....	22,—	40,—34,—
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	23,—21,—	25,—21,—	30,—23,—	31,—27,—	37,—31,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kellrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	43,—	37,—	.....	46,—38,—	34,4—	32,—30,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	26,—18,—	27,—21,—	26,—20,—	26,—18,—	23,—16,—	23,—12,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	3,—2,90	2,30-1,90	2,90	3,40-2,50	3,40-2,40	3,20-2,30
Koolvis — Colin	38,—32,—	34,—26,—	32,—29,—	38,—32,—	33,—28,—	30,—26,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewo lf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	46,—43,—	48,—	.....	54,—42,—	50,—42,—	40,—35,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

## FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN  
VAN

BENZINE- DIESEL-  
SCHEEPSMOTOREN

COMPRESSOREN

KRUKASSEN, enz.

CYLINDERVOERINGEN

ALGEMENE

FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT

88-90

BRUGGE

(Kristus Koning)

Tel. 36106



## ZEER LEERRIJKE VISSERIJBIJEENKOMST TE BERGEN (N. H.)

Het is steeds met genoeg dat de lange en soms lastige tocht Oostende-Bergen (N.H.) gemaakt wordt omdat er daar altijd iets te leren is, ook voor de mensen van over de grens.

Drs Hildebrandt zag dit jaar z'n inspanningen zeer beloofd door het bijzonder interessante programma dat hij had samengesteld en vooral door de drukke opkomst: meer mensen dan verwacht en dit jaar eens vier gasten van over de grens.

Het is me dit jaar, na twee jaar gedwongen afwezigheid, vooral opgevallen dat de interesse vanwege het bedrijf — reders en vissers — sterk is toegenomen, zij vormen thans de overgrote meerderheid van het publiek. Dit is ten andere het doel ook van de visserijbijeenkomst.

Niet alleen door de tegenwoordigheid van de hh. De Preter, Directeur van de Zeevisserijdienst, Ch. Gillis zeevisserijtechniker bij de Zeevisserijdienst, Lefevere, assistent bij het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen en ondergetekende, had die bijeenkomst een sterke internationale kleur, mede de zeer nuttige tussenkomsten van dhr Gillis hielpen mede tot dit peil.

Wat drs L. K. BOEREMA wist te vertellen over overbevissing in het algemeen was een zeer nuttige inleiding tot de uiteenzetting van drs J. J. ZIJLSTRA over de overbevissing van de haring. We komen hierop terug in een afzonderlijk artikel.

Dr. H. A. H. KRANENBURG als contactman van de Westeuropese Visserijconferentie besprak dan enkele internationale aspecten van de visserij. Een onderwerp dat zelfs vreemd is voor de meeste bedrijfsmensen, maar niettemin aantoonde dat ons bedrijf heel wat verder loopt dan de landsgrens en dat internationale vraagstukken niet alleen betrekking hebben op invoer en uitvoer van vis en visserijproducten.

Na elke bespreking volgde een reeks vragen die aantoonde dat de deelnemers de onderwerpen met de meeste aandacht hadden gevolgd.

Voor de traditionele aangename avond zorgde Mr. A. F. KAMP die op een luimige wijze de visserij in poëzie en proza belichtte.

Geen visserijbijeenkomst zonder KREB. Dit is een toverwoord dat enkel de ingewijden kennen en waarover dus verder moet gezwezen. Er ontbraken wel een paar bekende (en gezellige) gezichten, maar de getrouwen hielden de traditie hoog!

Het VISSERIJFORUM toonde aan dat ook Nederland met brandende vraagstukken geplaagd is. De verschillende groepen stelden waarlijk zeer belangrijke vragen die uitgebreid beantwoord werden door de leden van het forum, elk naar zijn aard en verantwoordelijkheid tegenover het bedrijf.

Zo kwamen ter sprake:

1. de middelen om jonge vissers aan te trekken en te behouden;

2. de vernieuwing van de vloot door middel van slooppremie, afschrijvingsmogelijkheden en kredieten;

3. het gebrek aan positieve visserijpolitiek bij de regering;

4. de moeilijkheden tot ontwikkeling van een verre visserij;

5. de kollektieve arbeidsovereenkomsten voor de middenslagvisserij;

6. de pufvisserij en de overbevissing;

7. de visserijinformatie: Visserijwereld, Visserijblad en Visserij-almanak voor Nederland en België.

Drs HILDEBRANDT is waarschijnlijk die zaterdagavond doedmoed en gelukkig gaan slapen en de zondag uitgerust. Hij heeft het dubbel en dik verdiend!

J. H. KLAUSING.

## Komt er ooit een Zeekanaal Antwerpen-Heist?

In de Senaat brak een lid onlangs een lans voor het graven van een kanaal van Kallo naar Heist-aan-Zee, zodat de Antwerpse en Gentse havens rechtstreeks met de zee zouden verbonden zijn op Belgisch grondgebied, terwijl ook de afstand korter zou worden.

Het plan werd ontworpen door het Waterwegen- en Scheepvaartcomité te Antwerpen. Het kanaal, dat gepland werd op 200 meter breedte en 20 meter diepte, zou aldus bevaarbaar zijn voor de grootste schepen. Op sommige plaatsen tot 300 meter breedte gebracht, worden geen bruggen voorzien, maar wel een vijftal tunnels.

Wat dit «kanaal» zou kosten wordt niet vermeld, doch de woordvoerder in de senaat wees op de grote kosten van het Albertkanaal en de Wereldtentoonstelling, waarvan de uitvoering wel mogelijk was. Spreker trok onder meer de volgende besluiten:

Waarom zou dit kanaal, dat slechts 82 kilometer lang zou zijn, als fantastisch worden beschouwd? Kan de minister aan zijn diensten de opdracht niet geven om het plan van een kanaal, dat de afstand tussen Schelde en Noordzee met 45 km zou inkorten, ernstig te bestuderen, opdat het tot de mogelijkheden van de nabije toekomst zou kunnen gerekend worden?

Hierop werd door minister Vanaudenhove geantwoord dat dit onderwerp reeds door zijn departement werd onderzocht, doch dat de uitgaven daarvoor op 17 miljard F worden geraamd, welke uitgaven voorlopig onmogelijk zijn.

En wat zou men zeggen van het verbreden van de bestaande kanalen Antwerpen-Oostende, met een grote verbetering van de haven van Oostende zelf?

Is er al een Oostendse mandataris die de zaak werkelijk bestudeerd heeft?

## RADAR-REFLECTOR VOOR HOUTEN VISSERSSCHEPEN

door P. A. de Boer

Hoe langer hoe meer wordt door koopvaardijsschepen bij mistnavigatie gebruik gemaakt van de radar. Deze schepen zien dan op hun radarscherm of er schepen in hun weg komen.

Dit geeft hen een dusdanig veiligheids-idee, dat ze vaak bij mist of slecht zicht volle kracht blijven doorvaren. Hierbij realiseren ze zich niet, dat wel een goede radar-echo wordt verkregen van stalen schepen en stalen boeien, maar dat de echo van een houten vaartuig zo zwak is, dat deze niet of zo zwak op het radarscherm verschijnt, dat het tenonder gaat in de echo's van de golven.

Hierdoor is het reeds enige malen voorgekomen, dat houten vaartuigen werden overvaren. Voor houten vissersschepen is het dus bij mist zeer gevaarlijk geworden op zee en vooral in de vaarrouten van koopvaardijsschepen.

Een eenvoudig middel om dit gevaar te ontlopen, althans tot een minimum terug te brengen, is om een radar-reflector te laten maken en zo hoog mogelijk in de mast op te hijsen, liefst aan een raatje, zodanig dat het vrij hangt.

Deze reflector bestaat uit 3 loodrecht op elkaar staande vierkante stalen platen (met zijden van 45 à 50 cm) met een aan het midden van één plaat bevestigde sluiting, om de reflector op te hijsen. Het beste is om deze reflector te schilderen met aluminium-verf, waardoor hij minder zichtbaar wordt en op afstand niet zo gemakkelijk kan worden verward met de vismand of de bal. Ook dient erop gelet te worden, dat deze reflector zo ver mogelijk af hangt van de plaats, waar gewoonlijk de vismand of de bal worden gehesen om hiermede verwarring te voorkomen en, nogmaals, zo hoog mogelijk om zoveel mogelijk rende-

ment te geven. Hoe hoger, hoe eerder men op de radar wordt ontdekt.

Wanneer alle houten vissersvaartuigen, die koopvaardijsschepen op hun weg kunnen ontmoeten, bij mist of slecht zicht een dergelijke radarreflector voeren, geven zij tevens gelegenheid aan de koopvaardijsschepen om harder te varen en, waar voor deze schepen tijd geld betekent, bewijzen ze er hen een grote dienst mee, doch eigen veiligheid is nog het belangrijkste.

## MOTORDEFEKT

Van de N.818 van Gerard Ghijs, komende van zijn terugreis, viel de motor plots stil, toen hij ter hoogte was van het Loodswezen. Het vaartuig dat nog drift had, dreef af tegen het paalwerk van de marinebasis aldaar.

De loodsboot van het Zeewezen ter hulp geroepen, berokkende door een slecht maneuvreren nog meer schade aan dit vaartuig.

## VOOR DE VISSERS DIE OP IJSLAND VAREN

Tussen Groot-Brittannië en IJsland is, door de bemiddeling van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking — en zonder enige erkenning in rechte van de vroeger door IJsland getroffen reglementering — een tijdelijke regeling tot stand gekomen inzake de door IJsland eenzijdig vastgestelde uitgebreide grenzen van de territoriale zee.

Dit akkoord geldt voor 10 jaar vanaf 15-11-56 en omvat een bepaling die — volgens nader ingewonnen inlichtingen — ook geldt voor alle vaartuigen andere dan Engelse of IJslandse en welke als volgt kan samengevat:

De huidige IJslandse reglementering eist dat binnen de territoriale wateren het vistuig aan boord van het schip opgeborgen wordt. Deze verplichting blijft evenwel niet bestaan voor een vreemd (dus ook een Belgisch) vissersvaartuig dat wegens het slechte weder of andere reden van overmacht moet schuilen. In dat geval echter moet de schipper van bedoeld vaartuig de IJslandse kustwacht of de visserijinspectie van Reykjavik daarvan met opgave van zijn positie en de reisroute die hij zal volgen, verwittigen. Bovendien moet hij zodra hem dit mogelijk wordt, zijn vistuig opbergen.

Een vreemd vissersvaartuig dat wegens enig defekt een IJslandse haven moet binnenlopen zal aldaar zijn vangst kunnen verkopen indien er gevaar bestaat dat ze tijdens de duur der herstellingen aan schip of motor zou kunnen bederven.

## BELGISCH YACHT «STELLA» GEZONKEN VOOR DE BRAZILIAANSE KUST

Het aan de h. Achilles Nudens, een Belg, toebehorende jacht «Stella», dat op 14 januari jl. noodseinen uitzond en door te hulp gesnelde Braziliaanse vliegtuigen niet werd gevonden, heeft op de Braziliaanse noordkust schipbreuk geleden.

De «Stella» die stuuroos rondzwalpte, is stuk geslagen tegen een dijk van de haven van Mucuripe en zonk snel, maar alle personen die aan boord waren konden al zwemmend de kust bereiken.

De «Stella» had de eigenaar aan boord, diens vrouw en zeven andere personen, Fransen, Belgen en Spanjaarden.

Hieronder bevond zich waarschijnlijk de Oostendse handelaar D'Hooghe, die lange tijd een zaak uitbaatte op de Alfons Pieterslaan en met de «Stella» uitweek naar betere oorden, die men echter nooit schijnt bereikt te hebben. Ook pastoor Chielens heeft met de «Stella» de aftocht geblazen te Oostende en het is mogelijk dat hij zich ook nog aan boord bevond bij het vergaan voor de Braziliaanse kust.

## Voor Nieuwbouw en Herstelling van Schepen N. V.

# BELIARD-CRUGHTON & C<sup>o</sup>

(11)

### LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

#### DONDERDAG 31 JANUARI

Er lopen allerlei geheimzinnige praatjes rond over de toestellen die nederlandse en duitse schepen aan boord hebben om haring te vangen. Dit is wel een gevolg aan het feit dat nederlandse en duitse vissers wel haring wisten te vangen wanneer de belgische vaartuigen er geen konden te pakken krijgen. Men spreekt van toestellen die de haring doen neerslaan, speciaal opgetuigde netten en zo meer.

Het komt me voor dat het hier niet zo zeer te doen is om nieuwe uitvindingen dan wel om toepassing van een toestel dat ook bij ons reeds gekend is, maar niet gebruikt omdat we zodanig konservatief zijn. Wie er meer wil van weten kan eens komen vragen...

#### VRIJDAG 1 FEBRUARI

Er wordt me vandaag gezegd, terwijl we aan het spreken zijn over fruitsappen, dat bepaald merk is een begrip geworden. Dit betekent dat men geen fruitsap meer vraagt maar eenvoudig de naam noemt van dat merk, zoals voor margarine, bepaalde bieren, enz...

Dat is het gevolg van een intense reclamekampagne. De uitslag van dergelijke campagne staat in verhouding tot het bedrag dat men er wil aan besteden. Geeft men veel uit, dan komt het begrip snel, is het budget gering, dan duurt het buiten verhouding langer omdat men tevens moet rekening houden dat de sleet er rapper bij is wanneer men niet diep drukt.

Aan de huidige gang van onze vispropaganda zal het nog heel wat jaren duren vooraleer vis in ons land een begrip is geworden en door het gebrek aan continuïteit en finantiën, zullen er wel veel initiatieven enogmen worden die beter nooit genomen waren omdat ze toch verloren gaan.

#### ZATERDAG 2 FEBRUARI

Naar wetenschapsmensen verklaren is het feit dat de Morray Firth een broedplaats is voor vis, geen reden om overbevissing te vrezan als op die plaatsen gevist wordt. Inderdaad is de meeste vis te vangen op de broedplaatsen en de Morray Firth vormt hierop geen uitzondering, ook niet voor het engels imperialisme als we het zo mogen noemen. Inderdaad wensen de Engelsen deze rijke vangplaatsen voor zichzelf te behouden, maar hierbij stuiten ze op de driemijlgrens. Wat hen niet belet heeft enkele andere baaien in de Ierse zee voor vreemde vissers af te sluiten zonder gelijkaardige voorwendsels er tenslotte de straat van Singapore geheel en al voor zichzelf op te eisen... maar dit laatste is om veiligheidsredenen.

#### ZONDAG 3 FEBRUARI

La Pêche Maritime heeft een correspondent gevonden in België en het nummer van deze maand brengt zelfs twee artikels over ons land. Als ge ze leest is de eerste indruk dat er in België maar een rederij bestaat, behalve nog enkele zeer kleine schuivissers. In elk geval niet zeer objectief en men kan goed lezen wie zijn pen in de inktpot doopt heeft en wie de artikelen gedikteerd heeft.

#### MAANDAG 4 FEBRUARI

Vlaamse vissers zullen deelnemen aan het karnaval te Dusseldorf, schrijven de kranten vandaag. Wat gaan onze vissers daar doen, denken we onmiddellijk : veel reclame is er niet te maken voor de Belgische vis en nog veel minder voor de sprut die ze er zullen aanbieden en uitdelen. Tenslotte is het de groep «de vismijnvrienden» die de tocht zal maken en er toeristische reclame voeren. Onze vissers zullen zeker wel het karnaval te Heist verkiezen...

#### DINSDAG 5 FEBRUARI

Ik zoek al lang naar een schip in een fles om thuis op de kast te zetten, het ras der schepen-op-fles-trekkers schijnt uitgestorven in ons land. Anders is het in Schotland. Ik lees vandaag een aankondiging in een Schotse krant : «Be-richt aan de makers van schepen in flessen. Jonge man aanvaardt volle flessen whisky om ze te ledigen en terug te sturen teneinde de scheepjes in de flessen te kunnen monteren. Stipte en gewetensvolle bediening verzekerd... »

#### WOENSDAG 6 FEBRUARI

De National Boat Show te New-York, zopas geopend is weer fantastisch, zoals alles uit de States. Onder andere vertoont men daar de ideale vissersboot : het schip is volledig rond en voorzien van twee motoren. Het is uitgerust met alle mogelijke navigatiemiddelen en bovendien onderwatervisie om de vis op te zoeken, sonar, dieptemeter die zelfs individuele vissen kan opsporen. De vissers zitten op banken met kussens rond de radarmast. Aan de mast er een reusachtige parasol bevestigd tegen zonneschijn of slecht weer. Er is een ijskast aan boord om de vangst te bewaren, een bar, radio en televisie, enz...

Ze zoeken hiermede niet om het bemanningsvraagstuk op te lossen. Het schip is eigenlijk ook niet bestemd voor gewone vissers die er hun brood mee moeten verdienen, maar voor (zeer) rijke liefhebbers die niet kijken op een cent en een mislukte vangst.

### TWISTPUNTEN

## Petroleum en Vis

(Vervolg van vorige week)

De twee kommunistische ministers van de IJslandse regering, waren de eerste. Zij beweerden dat de IJslandse regering in deze aangelegenheid niet erkend werd en met deze overeenkomst niet zou akkoord gaan, vooral niet voor wat betreft de zaak van de territoriale wateren.

De IJslandse minister van Buitenlandse Zaken verklaarde hier-tegenover in een radiorede dat IJsland geen enkele van haar rechten heeft opgegeven. En dat blijkt inderdaad juist te zijn wanneer we de «overeenkomst» ontleeden.

Inderdaad, ziet het er naar uit dat de vrije invoer in Engeland beperkt werd, maar het blijkt dat de contingenten die aan de IJslandse schepen werden toegekend zodanig hoog zijn dat ze waarschijnlijk nooit zullen worden bereikt. Ze overtreffen ten andere merkkelijk de gemiddelde waarde der rechtstreekse landingen tijdens de voorgaande jaren.

De kommunistische ministers hebben ook gelijk : de regering werd niet officieel op de hoogte gebracht van het akkoord dat — voorzichtigheids halve — werd afgesloten tussen private verenigingen, onder supervisie van de O.E.E.S. en met de zegen van de betrokken ministeries. Zij zagen echter juist, want hun reactie was er op bestemd het akkoord te vernietigen en aldus alle toenaderingspogingen tussen IJsland en de Nato (lees onder meer ook : de V.S.) te verijdelen.

Dit mocht evenwel niet lukken en in het Hongaarse konflikt werd een voorwendsel tot toenadering gevonden. De IJslandse regering heeft aan de Verenigde Staten, welke ze vroeger verzocht heeft om haar troepen terug te trekken, thns gevraagd haar troepen te laten blijven en dit in verband met de jongste internationale gebeurtenissen. Tengevolge van het optreden der Russen in Hongarije verwachtte men eveneens dat de IJslanders minder enthousiast zouden zijn om het handelsakkoord met de U.S.S.R. af te werken.

X X X

Dat was de reactie op internationaal politiek terrein. Hoe zag het er in de Engelse binnenlandse keuken uit ?

Mr. J.C. BAKER, voorzitter van de Engelse redersvereniging, de man die aan het begin en het einde van het dispuut stond, verklaarde aan de pers ongeveer wat volgt.

« Hoewel we in Engeland reeds over voldoende eigen aanvoer beschikken (er was zelfs een protest van Engelse reders tegen de rechtstreekse landingen van Duitse, Deense en Belgische treilers, » vooral gedurende de periode dat de Engelse schepen opliggen en » hun aanvoer beperken N.v.d.R.) begroeten we gaarne de aanvoer » van vis van uitstekende kwaliteit door onze IJslandse VRIENDEN » en het einde van het geschil dat ons gedurende meer dan vier jaar » gescheiden hield.

» Tengevolge van dit geschil en het wegblijven van de IJslandse » vloot, heeft de Engelse visserijvloot zich sterk uitgebreid en hebben » we bijgevolg de IJslandse vis niet meer nodig. Onze inspanningen » om de aanvoer van vis in het Verenigd Koninkrijk nog te doen » toenemen zijn het bewijs dat het er ons nooit om te doen was de » IJslanders uit onze havens te houden teneinde een kunstmatig » tekort te scheppen en zodoende onze eigen prijzen te verhogen.

» Dit akkoord luidt een nieuwe periode van verstandhouding in tus- » sen Engeland en IJsland en is een model voor de toekomst wan- » neer het gaat om bescherming van de visstapel en regelen van de » aanvoer.»

In het Engelse Huis van afgevaardigden werd het nieuwe akkoord op gemengde gevoels onthaald vanwege de volksvertegenwoordigers uit de verschillende havens. Die uit Grimsby sprak zijn algehele voldoening uit over de oplossing van het konflikt. De volksvertegenwoordiger uit Hull verklaarde eveneens tevreden te zijn dat een akkoord tot stand gekomen was doch was de mening toegedaan dat belangrijke toegevingen werden gedaan aan de IJslanders. Ook de afgevaardigde uit Lowestoft was tevreden over de oplossing, vooral door het feit dat thans door Engelse vissers mocht geschuld worden binnen de territoriale wateren zonder het vistuig te moeten opbergen, wat een meer menselijke faktor in het probleem bracht. Hij drong echter aan opdat de Engelse regering een krachtdadige houding zou innemen bij de Verenigde Naties bij de behandeling van het probleem der territoriale wateren : elke eenzijdige beschikking zou dienen afgewezen, terwijl het recht zou voorbehouden blijven bilaterale overeenkomsten af te sluiten.

De visserssyndikaten waren verbitterd over het feit dat de IJslandse schepen thans dezelfde rechten genieten in de Engelse havens als de Engelse vaartuigen en dat bovendien geen toelating kon bekomen worden om de Engelse vissers toe te laten hun netten te herstellen in de fjorden. De overeenkomst noemden ze een «RAW DEAL».

Te Hull was men eveneens minder opgetogen over de overeenkomst. De visserssyndikaten waren eenparig van mening dat de IJslanders alles hebben bekomen en de Engelsen niets : de toestand is zelfs erger geworden dan bij de aanvang van het konflikt. De kwestie der territoriale wateren, welke aan de oorsprong lag van de twist werd zelfs niet opgelost : de grens blijft gelijk en de IJslanders mogen bovendien jaarlijks 1.800.000 pond sterling vis komen landen. De vishandelaarsvereniging is de mening toegedaan dat door de oplossing van het konflikt Grimsby zal bevoordeeld worden en zij bijgevolg zouden recht hebben op een gedeelte der IJslandse vis welke aangevoerd wordt.

(Vervolg toekomstige week)

## Nieuws uit Ymuiden en Nederland

### OOK DE «BERGEN» WEGGESLEEPT

De laatste stoomtrawler van de n.v. Visserijmaatschappij Petten is vorige week uit IJmuiden door de siepboot «Ebro» van L. Smit en Co weggesleept om naar de sloper te worden gebracht. Het was de «Bergen» IJM. 16, die het pad van de Petten IJM.49 en Schrool IJM. 39 volgde. De «Bergen» werd in 1928 in Engeland gebouwd bij Cochrane in Selby onder de naam Lord Hewart H.475. In 1939 ging het schip over naar de Britse admiraliteit en kwam als mijnevogger «Berberis» in de vaart. Na de oorlog werd het stoomschip door de IJmuidense rederij in de vaart gebracht. De maatschappij beschikt in de «Petten II» nu alleen nog over de trawler «Tzonne» IJM. 1.

### BEDRIJFSCHAP HEET NU PRODUCTSCHAP

Bij Koninklijk Besluit van 1 februari is de zetelverdeling van het bestuur van het Visserij-schap in Nederland vastgelegd en tevens is daarmee het instellingsbesluit Visserij-schap in werking getreden. Van werknemerszijde zullen zeven leden zitting hebben in het bestuur en voorts zeven vertegenwoordigers van werkgeversorganisaties. In het bestuur van het eveneens bij Koninklijk Besluit ingestelde Productschap voor Visserijproducten zullen dezelfde vertegenwoordigers zitting hebben; dus veertien in getal. Voorts komen hierbij de vertegenwoordigers van de bedrijven in de be- en verwerking van vis en voor de groothandel en aanverwante bedrijven. Tot voorzitter van het Productschap is benoemd de tegenwoordige directeur van het Bedrijfschap voor de Visserij, drs D.J. van Dijk.

### OOK NEDERLAND LAST MET BOORZUURVERBOD

Men verwacht zich in Nederland binnenkort ook aan het verbod boorzuur te gebruiken voor het bewaren van garnaal. Daar is men echter heel wat wijzer te werk gegaan; men wekt eerst een vervangmiddel en legt dan het verbod op boorzuur te gebruiken; zo komt de nijverheid niet in het gedrang.

Een andere moeilijkheid voor de garnaalindustrie in Nederland is het verbod boorzuur te gebruiken in België dat van 1 januari van kracht is... voor de Belgen en pas sinds 1 februari van de uit Nederland ingevoerde garnaal.

Voorlopig zoekt Nederland in de richting van het koelen der garnaal, naar het konstant houden van de koelketen — vanaf het kookwater tot de schotel van de konsument — is een andere kwestie.

Gelukkig voor onze Belgische garnaalvissers is het weer nog niet te warm zodat intussen verder kan gezocht worden om een oplossing te vinden.

### WEER EEN ONTWERP VOOR ZWEVENDE TRAWL

De IJmuidense ambtenaar L. v. d. Gaag heeft in de afgelopen drie jaar een nieuwe methode voor de visserij met een zwevende trawl ontwikkeld. Het principe berust vooral op de twee visborden, die aan de bovenpees worden bevestigd en dus niet de grond raken en daarbij een goed scherpende beweging behouden. De borden beschikken over een luchtkamer en een vin.

Met een schaalmodel van dit vistuig is achter een scheepje met een 60 PK motor al een proef genomen in de IJmuidense havens. De heer v.d. Gaag hoopt nu, dat het visserijbedrijf de kracht kan opbrengen om een proef met een volledig vistuig, zoals door hem ontworpen, te nemen. De haringscholen, die tussen oppervlakte van de zee en de zeebodem zwemmen, zouden hierdoor bereikt kunnen worden.

### PRIJZEN AAN VISSERSCHEPEN TOEGEKEND

Het Productschap voor Visserijproducten heeft voor de tiende maal na de oorlog in Nederland de prijzen toegekend aan de schippers, die in het vorige jaar de best verzorgde haring of vis hebben aangevoerd. Schipper Cees Guit van de Katwijkse trawler KW.8 Deining van Meerburgs Noordzeeversserij en Haringexport n.v. te Katwijk aan Zee haalde de prijs voor de best verzorgde verse zeevis en verse haring, die met een trawler in Katwijk en IJmuiden was aangevoerd.

Schipper H. Schaap van de KW. 89 Wilhelmina kreeg de prijs voor de best verzorgde zeevis en verse haring per trawllogger in Katwijk en IJmuiden aangevoerd. Het schip is van de rederij G. Schaap te Katwijk.

Schipper A. de Niet van de SCH. 196 «Helena» van de rederij en haringhandel Jan den Dulk en Zonen komt in aanmerking voor de prijs voor de best verzorgde gezouten haring, die met een trawllogger te Scheveningen werd aangevoerd. In Vlaardingen was dit schipper A. Visser van de Vl. 84 «Hendrika en Adriana» van de N.V. Zeevisserijmaatschappij en Haringhandel v. h. A. Verboon te Vlaardingen.

Schipper Klaas Korbee van de nieuwe IJM.72 «Beatrice» van de N. V. Visserij onderneming v. h. J.C. Pronk te IJmuiden voerde te Katwijk en IJmuiden de best verzorgde gezouten haring aan.

Voorts werden prijzen toegekend aan de N.V. Viskonservenfabriek Columbia te Vlaardingen voor de beste kwaliteit bulkartikelen en aan de Nederlandse konservenfabriek NECO te IJmuiden voor de beste kwaliteit specialiteiten.

De prijzen zullen maandag 25 februari officieel in de Haagse diertuin aan de schippers en reders worden uitgereikt.

## BRIEF UIT YERSEKE

Nr 625

Yerseke 2-2-'57

### DE OESTERVERZENDING EN -HANDEL

De verzending van oesters gaat goed. Engeland en Frankrijk nemen niet af zoals werd verwacht. Wat daarvan de redenen zijn, wordt en kan ook niet worden opgegeven. Dat men van Frankrijk nog al wat meende te mogen verwachten, vindt wellicht zijn reden in de nogal flinke afname van Kerstdag en Nieuwjaar. Al is een flinke afname door een verse klant zoals Frankrijk zeer te prijzen, toch lijkt het ons nogal veel waard als zo'n nieuweling blijft doorkomen. Een betere afname zowel van Engeland als Frankrijk zou zeker zeer welkom zijn omdat de voorraad konsumptieoesters nog vrij groot heet. De zaai-oester-verkoop begint toch zachtjes aan op gang te komen. De prijzen die werden bedongen voor de schaarse partijtjes die werden verkocht, zijn zoals te verwachten was, aan de (zeer) lage kant. Belachelijke prijzen zeggen de zaai-oesterkwekers. Duur genoeg zeggen de kopers als men rekening houdt, met de lage prijzen die voor de konsumptieoesters worden verkregen. Wijl de handel in zaai-oesters vrij is, zal hier de wet van vraag, aanbod en prijzen volledig tot gelding komen. Lonende prijzen worden nog wel gevraagd door de verkopers maar of ze zullen worden betaald, is iets anders.

AFSCHEID Dr. KORRINGA

Dit afscheid vond plaats verleden week zaterdag in «Hotel Nole». Tal van vertegenwoordigers uit alle bedrijfstakken der visserij waren present benevens de nodige autoriteiten en gaven van hun be-

langstelling en dankbaarheid blijk. Geen wonder dat Korringa hier zo goed gekend is, want ruim twintig jaar was hij werkzaam in 't belang van oesters, mossels, kreeften en wat niet al. En vielen juist in deze 20 jaar, het optreden van de schelpziekte bij de oesters die de kweek bijna onmogelijk maakte en vond ook de parasietenplaag bij de mossel plaats. Is de schelpziekte vrijwel na een jarenlange strijd verdwenen, tegen de parasiet is ook al wat gedaan maar leidde toch nog niet tot afdoende resultaten. Niettemin al wat bereikt werd in beide gevallen kan, op rekening van dhr Korringa worden gesteld. Dat al de aanwezigen die aan het woord kwamen er ook zo over dachten, was heel duidelijk te beluisteren. Uit de vele cadeaux en aandenkens die werden gegeven aan de vertrekkende, bleek duidelijk de grote waardering voor 't vele werk dat deze onvermoeibare bioloog verzette. Al gaat Korringa weg, toch zal hij steeds klaar staan om de oesters en andere belangen te dienen en hoopt hij nog dikwijls op Yerseke te komen.

### N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en  
HARINGGROOTHANDEL  
Export  
KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoor 3444 (2 lijnen - buiten kantooruren : 2092 - 2233).  
Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank : De Twentse Bank. Postbus 15.  
Telegramadres : «Rijnstroom»  
(107)

## 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 vakartikelen 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

# Havenbeweging

## OOSTENDE

### INGEVAREN OP

30 januari : Het Belgisch tankschip Limburg van Antwerpen met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Nederlands ms Grewi van Holland met een lading zand van 300 Ton.

Het Nederlands ms Ina L van Gravelines op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch tankschip Pacific van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Belgisch ms Saphir van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

31 januari : Het Belgisch mse St Jozef van Holland met een lading grint van 400 Ton.

Het Belgisch tankschip Purfina 17 van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Belgisch ms L'Espérance van Duitsland met een lading grint van 500 Ton.

Het Belgisch ms Volonté de Dieu van Couillet met een lading soda van 300 Ton.

1 februari : Het Nederlands ms Lendingerland van Hartlepool met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de Electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms Francois van Brugge op ballast.

Het Belgisch tanksch BP X van Antwerpen met een lading stookolie van 400 Ton.

Het Belgisch ms Yser van Kortrijk met een lading dakpannen van 300 Ton.

Het Belgisch ms Amethyste van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

2 februari : Het Nederlands ms Orvo van Rotterdam met een lading kolen van 200 Ton voor de koleninvoerder Legaey.

Het Belgisch tankschip Grenat van Antwerpen met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Belgisch ms Topaze van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Nederlands ms Olwe van Blyth met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de koleninvoeders Legaey.

Het Belgisch ms Diamant van Antwerpen op ballast voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Nederlands ms Ymar van Rotterdam met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de koleninvoeders Legaey.

3 februari : Het Nederlands ms Fen van Vlissingen op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

Het Nederlands ms Muskietier van Port Talbot met een lading kolen bestemd voor de koleninvoerder Gheeraert. Agent Cie Dens Océan.

4 februari : Het Belgisch ms Morgenster van Duitsland met een lading grint van 400 Ton.

Het Belgisch ms Urania van Kortrijk met een lading dakpannen van 300 Ton bestemd voor overslag.

Het Belgisch ms Jeanine van Couillet met een lading soda van 250 Ton.

Het Nederlands ms Lely Stad van Rouen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

De Duitse ms Anke II en Anke Christa van de visgronden in de

Noordzee met een lading haring van 20 Ton. Agent firma Brunet.

Het Frans ms La Fayette van proefvaart in de Noordzee.

5 februari : Het Belgisch ms Saphir van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Nederlands ms Janny van Antwerpen op ballast. Agent Freyman en Vanloo.

### UITGEVAREN OP

30 januari : Het Belgisch ms Ivojo naar Charleroi op ballast.

Het Belgisch ms Albert naar Couillet met een lading oud ijzer 300 Ton.

Het Belgisch ms Topaze naar Holland op ballast.

Het Belgisch tankschip Pacific naar Ertvelde op ballast.

Het Belgisch ms Elisabeth naar Eindhoven op ballast.

Het Belgisch ms Saphir naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Spaans ss Ponte Pedrido naar Gijon in Spanje op ballast.

De Belgische ms Leal en Spes naar Holland op ballast.

31 januari : Het Belgisch ms Emjea naar Holland op ballast.

Het Nederlands ms Ina L naar Londen met een lading dakpannen van 200 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch ms Amethyste naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

1 februari : Het Belgisch ms St Jozef naar Holland op ballast.

Het Belgisch tankschip Purfina 17 naar Ertvelde op ballast.

2 februari : Het Belgisch tankschip BP 10 naar Antwerpen op ballast.

Het Belgisch ms Volonté de Dieu naar Antwerpen op ballast.

De Belgische ms Grewi en L'Espérance naar Holland op ballast.

Het Belgisch ms Francois op ballast naar Brugge.

3 februari : Het Belgisch tankschip Grenat naar Antwerpen op ballast.

Het Nederlands ms Lendingerland naar Antwerpen op ballast. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms Topaze naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Nederlands ms Olwe naar Antwerpen op ballast. Agent Inr. J. Legaey.

4 februari : Het Frans ms La Fayette voor proefvaart in de Noordzee.

Nieuw vaartuig gebouwd op de scheepswerven Béliard-Crighton.

Het Nederlands ms Muskietier naar Vlissingen op ballast. Agent Cie Dens Océan.

Het Belgisch ms Amethyste naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Belgisch ms Internos naar Antwerpen op ballast.

Het Nederlands ms Lelystad naar Shoreham met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

5 februari : Het Nederlands ms Fen naar Blyth met een lading dakpannen van 200 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

De Duitse ms Anke II en Anke Christa naar de visgronden in de Noordzee. Agent firma Brunet en Cie.

Het Belgisch ms Diamant naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Belgisch ms Morgenster naar Brugge op ballast.

# Grote of Kleine Vis!

Simon St Martin neemt in het Franse blad LE MARIN om de week de verdediging van de visserij op zich en hij doet het af en toe zeer krachtig. Enkele maanden geleden brachten we de vertaling van en onze kommentaar op de polemiek die tussen deze journalist en het Engels blad Fishing News werd gevoerd inzake de maatregelen ter voorkoming van overbevissing. Naar aanleiding van het rapport dat onlangs uitgebracht werd door de Ad-hoc commissie van de Overbevissingsconventie van Londen (rapport dat we integraal vertaald hebben en waaruit we in ons eerste nummer van dit jaar enkele merkwaardige conclusies trokken) heeft St Martin opnieuw zijn pen gescherpt en ten aanval getrokken tegen dit verslag ter verdediging van de middenslagreders van zijn land. We geven hieronder de integrale vertaling, ofschoon we niet met alle punten kunnen akkoord gaan, doch hierover komen we terug in ons nawoord.

Binnenkort zullen we moeten ja of neen zeggen op het verslag van de Wetenschappelijke Commissie ingesteld door de Permanente Commissie van de Londense Conventie.

Ja, zeggen is aanvaardend dat de Noordwest Europese vissers in de toekomst slechts koeien zullen mogen slachten omdat de kalveren zullen moeten in leven blijven: het is immers economisch een dier van 150 kilogram te laten leven omdat het vier of meer jaar later tot drie-viermaal aan vlees zal opleveren.

Het is inderdaad zeker dat, zo men netten gebruikt die slechts grote vissen vangen, de grootste vangst inzake gewicht van een klasse vis zal verwezenlijkt worden. Rekenkundig gezien staat deze regering zo vast als een paal boven water en het is om die reden dat onze biologen, waarvan het enige doel is de visstapel te bewaren, hun goedkeuring hebben gehecht aan een verslag dat, zonder hun theorieën te bevestigen, een ander doel heeft.

Wanneer twee jaar geleden, onze afvaardiging op de Overbevissingsconventie te Londen vroeg en bekwam dat door een groep biologen het verslag: minimumlengte netmaas zou herzien worden, was deze gemaakt in de lijn van de conventie van 1946 met het doel de visstapel op een voldoende peil te bewaren om een redelijke uitbating van de visserij mogelijk te maken. Met dit doel was de minimummaat zodanig vastgelegd dat de vis slechts gevangen werd nadat ze gelegenheid had gehad minstens éénmaal te paaien, teneinde de voortplanting van de soort mogelijk te maken. De minimumnetmaas was dusdanig dat ze de vis die deze minimumlengte niet bereikt had, kon ontsnappen en slechts gevangen werd nadat ze gelegenheid had gehad te paaien.

## BRAND OP VISSERSVAARTUIG

De brandweer werd dinsdag verwittigd dat er brand uitgebroken was aan boord van het vissersvaartuig O.345, die in de vissershaven gemeerd was. Toen de spuitmannen ter plaatse kwamen was ook de eigenaar en schipper Louis Verhaeghe, wonende Thomas Van Loostraat, 55 te Oostende, reeds verwittigd geworden en bij het vaartuig aangekomen. Het bleek dat er vlammen sloegen uit de uitlaatbuis van de motor. De brandweer moest het omhulsel van de uitlaatbuis openbreken om het brandje te blussen. Alles beperkte zich gelukkig tot lichte stof-felijke schade. De O.345 was pas enkele uren van de visvangst gekomen.

Onze biologen toonden aan dat de netmaas van 60 cm ruim voldoende was om de vernieuwing van de wijtingstapel toe te laten. Niemand had hiertegen iets aan te merken omdat hiertegen geen enkele wetenschappelijke oppositie mogelijk was.

De nieuwigheid echter in het wetenschappelijk verslag is dat de geleerden de thesis van het bewaren van de visstapel over het hoofd zien, welke nog altijd gelijk blijft en die, aan de hand van ervaringen, zou moeten leiden tot een verkleining van de netmaaswijdte voor de meeste soorten door de conventie van 1946 beschermd. In de plaats stellen de geleerden een stelsel voor van «maximum-rendement» welke noodzakelijk moet leiden tot een aanzienlijke vergroting van de netmaaswijdte.

(Vervolg toekomstige week)

## KLEINE AANKONDIGINGEN

### Te Koop

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

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

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

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

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

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

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

# Berichten aan Zeevarenden

(Vervolg van omslag vooraan)

keurige instructies met alle haart en dienste staande middelen. Indien dergelijke nauwkeurige instructies niet kunnen worden overgebracht, of indien zulks noodzakelijk is om welke reden dan ook, dienen instructies te worden verstrekt volgens de procedure als voorgeschreven in punt 2.

Nota. — De huidige handelwijze voor maritieme signalisatie voorziet o.a.:

— om de goede ontvangst der signalen te bevestigen:

1) het hijsen van de onderscheidingswimpel;

2) het door middel van een seinlamp geven van een reeks T's;

3) het wijzigen van de koers.

— om aan te duiden dat men niet in staat is om de gegeven aanwijzingen op te volgen:

1) het hijsen van de internationale seinvlag N;

2) het door middel van een seinlamp geven van een reeks N's.

2. De volgende verrichtingen, achtereenvolgens door een vliegtuig uitgevoerd, zullen aanduiden, dat het vliegtuig een schip naar een vliegtuig of schip in nood dirigeert:

a) wanneer het ten minste éénmaal boven het schip cirkelt;

b) wanneer het, op lage hoogte, vlak vóór het schip, de voorliggende koers van het schip kruist, onder het openen en sluiten van de gasklep, of onder het veranderen van de spoed van de propeller;

c) wanneer het zich in de richting begeeft, waarheen het schip gedirigeerd moet worden.

Herhaling van deze procedure heeft dezelfde betekenis.

3. De volgende door het vliegtuig uitgevoerde procedure betekent, dat geen hulp meer verlangd wordt van het schip, tot hetwelk de signalen zijn gericht:

wanneer het vliegtuig het kielzog op lage hoogte vlak achter het schip kruist, onder het openen en sluiten van de gasklep, of onder het veranderen van de spoed van de propeller.

4. Zodra opgemerkt wordt dat een vliegtuig bovenvermelde manoeuvres uitvoert, moet de radiotelegrafist overschakelen op luisterstand 500 Kp/s, ten einde te kunnen antwoorden aan elke oproep.

## ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN 2-19(T) — Lombardsijde

Zie B.a.Z. 1/10(T)-1957. Gedurende de weken van 21 januari tot en met 2 februari 1957 zullen alleen op donderdag 24, vrijdag 25, donderdag 31 januari en vrijdag 1 februari 1957 schietoefeningen gehouden worden in de grote sector door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 GMT (0800, plaatselijke tijd) tot zonsopgang.

De schikkingen van B.a.Z. 1-9-1957 zijn van kracht.

## 2-20 — SCHELDE REDE ANTWERPEN STROKEN VOORBEHOUDEN TOT LIG. EN ANKERPLAATSEN VAN DE VAARTUIGEN VAN DE STAAT EN VAN PLEZIERVAARTUIGEN

De Zuidelijke wit-blauw vertikaal gestreepte lichtboei (positie: 51°12'42"N 4°22'55"E), vermeld in B.a.Z. nr 298 van 1949 onder letter h, evenals in de Belgische Lichtenlijst 1953 onder nr 286, zal voortaan gans het jaar uitgelegd blijven.

Zie Belg. krt «Schelde» en Lichtenlijst 1953 - Nr 286.

## NEDERLAND

### 2-21 — Westerschelde Pas van Terneuzen Middelgat Betonnig gewijzigd

1. Positie: ±51°21'2N 3°52'52"E. De rode stompe ton nr 26 is vervangen door de rode sparboei nr 26.

2. Positie: ±51°25'4N 3°55'7"E. De zwarte spitse ton nr 37 is vervangen door de zwarte sparboei nr 37.

Zie Belg. krt «Schelde».

## DRINGENDE BERICHTEN

### (D.B.Z.) van kracht op 16-1-1957

168. — Zeebrugge haven — Beschutte rede — Positie 51°20'30"N 3°11'00"E. De groene geleidelichten op de havendam Zeebrugge uitgedoofd, 241130.

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

1. — Westhinder - Vlissingen Route. — Positie 51°22'00"N 2°53'00"E. A1 boeilicht brandt niet.

12. — Belgische kust — Positie 51°18'30"N 3°01'30"E. Zwarte sparboei verdwenen.

(Vervolg van vorige week)

4. De aan de oefeningen deelnemende eenheden zullen de volgende signalen voeren:

— over dag, één grote vlag B van het Internationaal Seinboek.  
— 's nachts, benevens de reglementaire navigatielichten, 3 rode lichten 6 voet boven elkaar en rondom zichtbaar op een afstand van 5 mijl.

5. Nadere berichten zullen de juiste tijdstippen opgeven gedurende dewelke deze oefeningen plaats hebben.

Alle zeevarenden worden uitdrukkelijk verzocht buiten de schietzone te blijven.

(Med. Zeekorps Oostende 7-12-1956 — H.23676).

### 1/13(T) LOMBARDSIJDE ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

Zie B.a.Z. 1/10(T)-1957.

Gedurende de weken van 7 tot en met 19 januari 1957 zullen alleen op donderdag 10, vrijdag 11, donderdag 17 en vrijdag 18 januari 1957 schietoefeningen gehouden worden in de grote sector door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 (0800, plaatselijke tijd) tot zonsopgang.

De schikkingen van B.a.Z. 1/9-1957 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 28-11-56 — H.23820).

### 1/14 REDE OOSTENDE WRAKLICHTBOEI

Zie B.a.Z. 262.1947-Nr 32 (oud regime).

Positie: 51°14'19"N 2°54'22"E.

Eerstdaags en zonder verder bericht zal de spitse blinde wrakboei vervangen worden door een spitse wraklichtboei, tonende 1 groene schittering elke 2 seconden. (Afk. Sch gn 2 sek.)

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1953 - Nr 47a).

(Med. Loodswezen Oostende).

## NEDERLAND

### 1/15(T) WESTERSCHELDE TERNEUZEN W BUITENHAVEN. BAGGERMOLEN

Positie: ongev. 51°20'5N 3°48'9E. Tot nader bericht is in de Westelijke Buitenhaven van Terneuzen een baggermolen werkzaam. De scheepvaart wordt verzocht deze molen met de nodige voorzichtigheid te passeren.

Na het beëindigen van de baggerwerken zal de diepte van de Westelijke Buitenhaven, van ongeveer 40 m buiten het remmingwerk van het noorderhoofd van de Westsluis tot aan de Westerschelde, 11 m — N.A.P. bedragen (84 dm bij gem. LLWS).

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 301/4048(T) — H.23791).

### DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.) VAN KRACHT OP 2-1-57.

168. Zeebrugge haven: Beschutte rede. — Positie 51°20'30"N 3°11'00"E. De groen geleidelichten op de havendam Zeebrugge uitgedoofd, 241130.

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

101355

1. Westhinder - Vlissingen route. — Positie 51°22'00"N 2°53'30"E. A1 boeilicht brandt niet.

021055

### B.a.Z. (P) EN (T)

#### STEEDS VAN KRACHT

1952-36/107 — Belgische kust. — Haven Nieuwpoort. Betonning.

1952-41/127 — Belgische kust. — Haven Nieuwpoort. Lichtenlijn van vlot kom ontstoken.

1953-4/19 — Belgische kust. — Kleine Rede Oostende. Opruiming van wrak.

1953-25/106 — Westerschelde. — Everingen. Oefengebied.

1955-114/69 — Haven Duinkerken. — Baggerwerkzaamheden.

1955-14/70 — Haven Duinkerken. Baggerwerkzaamheden.

1955-22/102 — Haven Duinkerken. — Wrak.

1956-6/31 — Westerschelde. — Nauw van Bat. Wraklichtboei.

1956-7/34 — Wielingen. — Lichtboei «Zand» tijdelijk opgenomen.

1956-7/35 — Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Wrak. Wrakton.

1956-9/46 — Zeegat van Vlissingen. — Oostgat. Wraklichtboei.

1956-9/49 — Westerschelde. — Appenzak. Tonnen gelegd.

1956-10/52 — Wielingen. — Wrak. Opruimingswerken.

1956-10/54 — Wielingen. — Wrak. Opruimingswerkzaamheden.

1956-10/59 — Westerschelde. — Nauw van Bat. Wrakton tijdelijk opgenomen.

1956-11/62 — Grote Rede Oostende. — Wrak. Opruimingswerkzaamheden.

1956-12/68 — Wielingen. — Wrakken. Opruimingswerkzaamheden.

1956-22/111 — Westdijp. — Stortboei tijdelijk gelegd.

1956-24/121 — Westerschelde. — Be-N Konijnenschor. Wrak, Wraklichtboei.

1956-25/125 — Westerschelde. — Konijnenschor. Lichtbaken. Tijdelijke lichtboei.

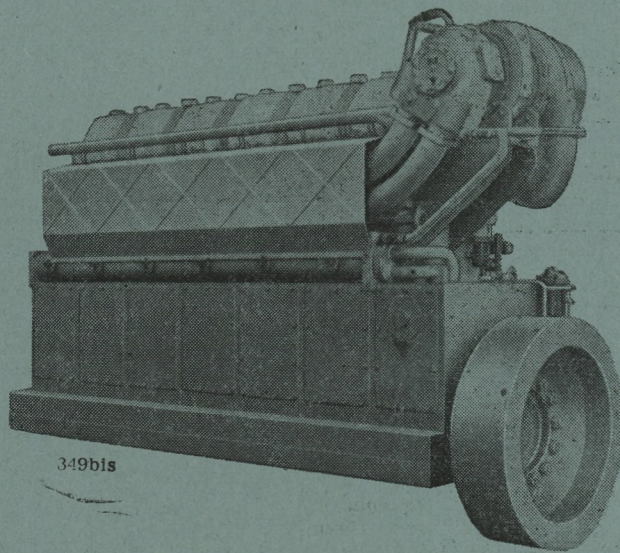
1957-1/10 — Lombardsijde. — Zeevaartse schietoefeningen.

1957-1/11 — Lombardsijde. — Zeevaartse schietoefeningen. Kleine sektor.

1957-1/12 — Noordzee. — S sektor. Schietoefeningen op vlottend doel en lucht doel.

1957-1/15 — Westerschelde. — Terneuzen. W buitenhaven. Baggermolen.

Het Hoofd van de Hydrografische Dienst, B. Heiderscheidt.



# SEM-CARELS

## Scheeps - Dieselmotoren

# SEM

42 DOK — GENT

## R. BAUWENS & CO

14, REDERIJKAAL OOSTENDE

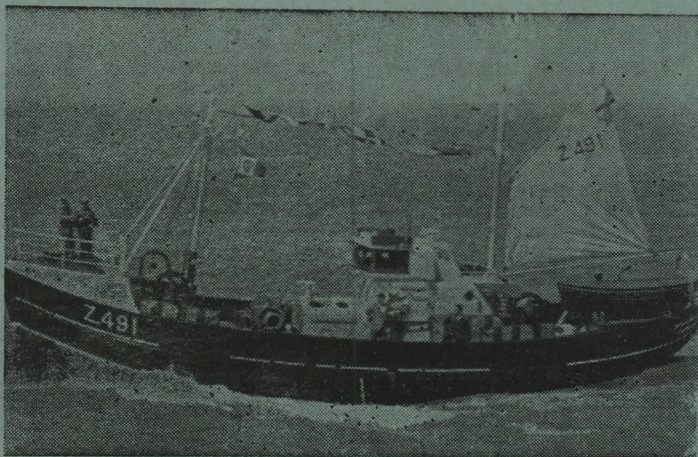
Algemene vertegenwoordigers van de SEM-CARELS DIESELMOTOREN

# Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

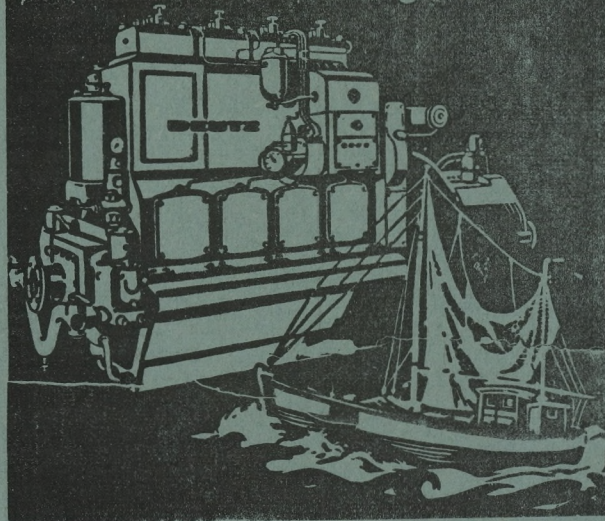
Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187  
P.C.B. : 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 WERFKAAL,

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