25e JAARGANG — Nr 7 Verschijnt elke Vrijdag PRIJS : 4 FRANK VRIJDAG 17 FEBRUARI 1957

Het VISSERIJBLAD



De O.142 te water gelaten

op de knappe werf BORREY te Oostende

Adreslijst van Nederlandse Firma's

VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

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

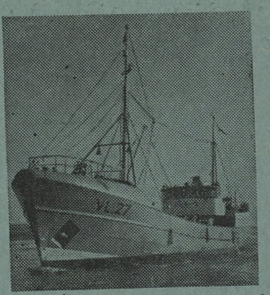
N. V. v.h. C. DEN DULK
KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis
Tel. nr 2036
Na 6 u. : 2670
(100)

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

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

werktuigen Giessen
KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie van vissersvaartuigen

Fa J. VAN BEELEN C.V.
HOLLAND
IJmuiden, tel. 4608
Katwijk aan Zee, tel. 3072
Trawinetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij
(98)

Wilco



Een jaar volledige garantie

118

OUDE GAZETTEN TE KOOP.
Zich wenden bureel blad.

AUTOMATISCH ROERGANGTOESTEL

" MARTINET "



voor schepen van kleine tonnemaat

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

even goede werking gedurende de treiling als tijdens de normale vaart

S.A.I.T.

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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

3/22(T) Lombardsijde
Zeewaartse schietoefeningen

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

Gedurende de weken van 4 tot en met 16 februari 1957 zullen alleen op donderdag 7, vrijdag 8, donderdag 14 en vrijdag 15 februari 1957 schietoefeningen gehouden worden in de grote sektor door artillerie.

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

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

3/23 Officiële radioberichten bestemd voor de Belgische koopvaardijschepen

Het BELMAR-SYSTEEM

Belangrijk : De gezagvoerders van de koopvaardijschepen zullen er voor zorgen dat een eksemplaar van deze mededeling aan de officier-telegrafist zal overhandigd worden.

1. Het verbindingsplan omschreven in paragraaf 9 van het Bericht aan Zeevarenden Nr 1/2-1957 zal als volgt gewijzigd worden :

A. Radiotelegrafie : — de paragraaf 2 met betrekking op de radiotelegrafische uitzendingen door Radio Banana, doorhalen, en vervangen door volgende tekst :

« 2. Radio Banana (OPA)

a. Midden golf :

0300, 0500, 1300, 1900 en 2300 op 500 Kcs.

b. Korte golf :

0000, 0400, 0800, 1200, 1600 op 6.481 Kcs.

0020, 0420, 0820, 1220, 1620 op 8.714 Kcs.

0040, 0440, 0840, 1240, 1640, 2040, 2240 op 13.078 Kcs.

B. Radiotelefonie :

« worden » doorhalen en vervangen door de volgende inlichtingen aangaande de radiotelefonische uitzendingen door Radio Banana : «0700, 1000 en 1430 opeenvolgend op 4.434,5 Kcs, 8.731,1 Kcs, 13.188,3 Kcs ».

C. Radio-omroep : doorhalen : de tabel « a) midden golf » gegeven onder paragraaf 2. Radio Belgisch Congo en vervangen door de volgende nieuwe tabel :

« a) Korte golf

Uren	Frequenties
0545	4.760 Kcs - 9.380 Kcs
1015	4.760 Kcs - 11.720 ecs
1830	4.760 Kcs - 9.380 Kcs »

NOTA : Zodra het BELMAR-systeem in voege treedt zullen de BELMAR-berichten eveneens uitgezonden worden op de frequenties 4.760 en 9.380 Kcs op de volgende tijden: 2300, 0100 en 0300.

(Min. v. Landsverd. 30-1-57 — H. 24058).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)

van kracht op 30-1-57

12. Belgische kust. — Positie 51°18'30"N 3°01'30"E. Zwarte sparboei verdwenen. 151745

23. Rede Zeebrugge. — Positie 51°22'30"N 3°14'00"E. Oostelijke stortboei tijdelijk opgenomen. 201550

28. Westhinder - Vlissingen route. — Positie 51°22'30"N 3°04'30"E. Wrakboei «Samvurn» tijdelijk opgenomen. 280635

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

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

over dure mazout, subsidies en samenwerking

De prijs van de gasolie is maar al te dikwijls een oorzaak dat vele reders met de handen in het haar zitten. Een motor die dag en nacht moet blijven draaien van het ogenblik af dat het schip de kaai verlaat tot het weer aan de vismijn ligt, is een gulzig schrokker die niet minder gaat eten omdat zijn voedsel duurder wordt.

Onze zeevisserijvloot verbruikt jaarlijks ongeveer 60.000.000 liter gasolie, een reuzencijfer dat nog hoger wordt als men weet dat de prijs die voor deze gasolie gegeven wordt 20% betekent van de uitbatingskosten van onze vloot. Als de reder vijf frank neertelt om paaien, R.M.Z., vistuig, herstellingen, huur van navigatiestoestellen, allerlei rechten, enz., te betalen, dan is daar één frank bij voor gasolie.

Dit was verleden jaar het geval, en toen was de toestand al niet te rooskleurig voor de meeste middenslagvaartuigen. Sinds het Suezkonflikt is de prijs van de gasolie gestegen van 1,80 fr tot 2,30 fr de liter voor de zeevisserij en mag er binnenkort nog een stijging van 0,15 fr de liter verwacht worden.

Op dit ogenblik is de post mazout bijgevolg gestegen met 28% en zal voor de reder die vijf frank neertelt voor zijn uitbatingskosten, reeds 1,25 fr of 1/4 hiervan besteed hebben aan gasolie. Of liever, wanneer hij in 1956 vijf frank uitbatingskosten had, zal hij in 1957 — door de prijsstijging van de mazout — 5,25 fr moeten neertellen, zo de andere kosten niet stijgen en wanneer de gasolie aan 2,30 fr blijft.

Voor de ganse Belgische visserijvloot betekent dit voorlopig 30.000.000 fr. meer uitbatingkosten, of 5% van de totale waarde van de aangevoerde vis (600.000.000 fr), zodat voor iedere 100 fr vis die hij verkoopt in de vismijn de reder — naast zijn gewone kosten — nog 5 fr ekstra moet betalen aan de mazouthandelaar.

X X X

Er kunnen nu wel allerlei remedies gezocht worden om aan deze meer-uitgave het hoofd te bieden. 1956 was — niettegenstaande de visprijzen — voor vele reders een slecht jaar en in de huidige omstandigheden ziet het er niet naar uit dat 1957 beter zal worden.

De Engelse reders hebben besloten, boven de prijs die betaald wordt in de vismijn, nog een bijkomstig bedrag aan de vishandel te rekenen dat dienen moet om deze (tijdelijke ?) mazoutlast af te wentelen. Als eerste reaktie heeft de Engelse vishandel besloten de aankoopprijzen in de vismijnen met een zelfde bedrag te verminderen. Er zal nog wel een «hartig» woordje vallen tussen reders en vishandelaars vooraleer het laatste woord in deze zaak is gezegd.

Er wordt ook gesproken, en dit in eigen midden, van een regeringssubsidie te vragen. Het is misschien een middel om sommige reders te sussen: er is een subsidie gevraagd, dus er wordt iets gedaan, maar of er gevolg zal aan gegeven worden, is een ander paar mouwen. De regering zit immers met een zeer slappe portefeuille : de beschikbare kredieten voor de wereldtentoonstelling 1958 werden, veiligheidshalve reeds ingekrompen, er worden allerlei middelen gezocht om aan geld te geraken en tenslotte moest dergelijke subsidie aan de zeevisserij toegekend worden zouden er heel wat andere nijverheden opstaan en hetzelfde eisen, en dat zijn dan nijverheden die — volgens de regering — veel levensbelangrijker zijn voor onze ekonomie dan de zeevisserij.

X X X

Er bestaan echter andere mogelijkheden, waarbij dan wel van regeringstussenkomst zou kunnen sprake zijn, maar waarvoor de reders eerst de handen zouden moeten in elkaar leggen en die zeker uitslag zou brengen.

Wanneer we de «opgelegde» mazoutprijzen vergelijken, komen we tot eigenaardige vststellingen. De zeevisserij betaalt te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort : 2,30 fr de liter. Terwijl de internationale prijs te Antwerpen 2,05 fr de liter bedraagt. Om dit prijsverschil te rechtvaardigen voeren de mazoutmaatschappijen aan dat het vervoer van Antwerpen naar de kust ongeveer 0,10 fr de liter kost. Dit cijfer zouden we wel kunnen aanvaarden wanneer hetzelfde vervoer om te Zeebrugge de Belgische en buitenlandse koopvaardij en de Franse vissersvaartuigen in gasolie te bevoorraden praktisch niets kost. Want die betalen dezelfde prijs als te Antwerpen en overal ter wereld, terwijl een paar honderd meter verder de Zeebrugse visserijvloot 2.30 fr de liter moet betalen voor dezelfde gasolie.

Te Vlissingen waar de koopvaardij, Nederlandse en Franse vissersvaartuigen komen tanken is de prijs dezelfde als te Zeebrugge en te Antwerpen : 2,05 fr. Er zijn wel een paar Belgische visserijreders die in de tijd een kontrakt hebben afgesloten en nog van deze voordelen kunnen genieten. Maar — en dit onder druk van de Belgische mazouttrust — heeft deze firma destijds laten weten dat ze niet meer Belgische vissersschepen kon bevoorraden omdat er geen voldoende mazout ter beschikking was.

Te Zeebrugge vertelt men dat de Belgische vissersvaartuigen deel uitmaken van de binnenlandse markt, terwijl de maatschappij enkel nog mag zorgen voor de bevoorrading van de buitenlandse markt — ook de Belgische koopvaardij.

Dit voor de 0,10 fr transportkosten. Voor de overige 0,15 fr per liter voeren de mazoutmaatschappijen aan dat de Belgische visserijreders geen kontrakt willen afsluiten en uitsluitend op krediet betalen.

We zouden wel eens willen zien welke reder geen kontrakt zou afsluiten als ze hierdoor de mazout iets goedkoper zouden krijgen en we hebben nooit vernomen dat er reders zijn die minder moeten betalen omdat ze hun fakturen komptant regelen.

De cooperatieve maatschappij die goedkoper wil werken, kontrakten afsluit voor welbepaalde hoeveelheden en de leveringen onmiddellijk betaalt krijgt de mazout enkel aan de prijs die hen toelaat aan dezelfde prijs als de andere verdelers te werken.

Vervoer, kontrakt, betaling en al zovele argumenten zijn allemaal LARIE. Wat geen larie is, is het feit dat de mazoutmaatschappijen jaarlijks 60.000.000 kwartjes verdienen aan de zeevisserij of het kokette sommetje van 15.000.000 fr. Hiervoor kan men heel wat leugens verkopen.

X X X

De reders zouden moeten meer eendrachtig zijn, ze begrijpen niet welke macht ze op die wijze zouden bezitten, een macht die zelfs minstens 15.000.000 fr per jaar zouden opbrengen, zoals onder meer in Denemarken en Zweden, waar de visserij zelf haar gasolie invoert, zoals de boerenbonden in ons land en andere landen, die jaarlijks milioenen kunnen opzij leggen omdat ze zelf hun gasolie invoeren.

Het is zelfs niet uitgesloten dat er wel meer dan 0,25 fr per later zou kunnen verdiend worden. Maar in dergelijke voorwaarden moet men kunnen rekenen op allen : mazout opslaan kost geld en zo ze niet tijdig genoeg afgenomen wordt, verhogen de algemene kosten en bijgevolg de totale kostprijs. Men moet kunnen rekenen op allen. Dat weten de trustmaatschappijen heel goed en hun dreiging is : prijzenboycott : iets onder onze prijs verkopen — wat ze heel goed kunnen — en dan stellen we de vraag hoeveel reders zouden er in dit geval hun cooperatieve trouw blijven ?

Dat ware nochtans de beste oplossing van het mazoutprijzenvraagstuk. En hiervoor zou er wel een regeringssubsidie te bekomen zijn. Maar hiervoor moet kunnen gerekend worden op de standvastigheid van alle belanghebbenden en die is nog minder zeker dan een regeringssubsidie op de kostprijzen. Er zijn te veel mensen die er alle belang bij hebben dat de visserij verdeeld blijft, onder andere ook de gasolietrust.

J.H.K.



Brief van Stierman Lèèze

Beste Menschen,

Met die reize naar olland van verleeden weeke was mijn verstand wel toegenoomen, maar mijn portemannee was plat. 'k Zaaten op mijn laatsten frang en 'k zeggen teegen Euphrasie : geet mijn een keer hoenderd baarden want 'k zitten op droog zaad. 'k Gaan niet zeggen dat ze dadde maar alzoo met den eersten keer gaf, 't zou teegen heur gewenten zijn, maar achter veele zaagen schoot ze toch in heur sakoche en gaf ze mijn dien brief. Zie maar dat je den eersten den beste kaffee niet binnenloopt en ze verlapt, want achter dadde zijnder geene meer te krijgen en begint nu weere niet met beer te drienken, of 't gaat de laatste keer zijn.

'k Zeggen : zijt maar gerust, als ik eentwadde belooven doen ik dadde ook : een man, een woord, een vrouwmensch, een geheele dieksiejonnaire. En 'k waaren 't op naar stad gaan zoeken achter volk voor te monsteren.

't Is wat gezeid teegenwoordig om een koppaage bij makaar te krijgen, je moet van 't eene naar 't andere loopen en je krijgt dan nog niet wat dat je moet hebben : den eenen is ziek, of hebt geen goeste, den anderen moet naar den dop, den derden gaat aan de wal werken. 'k Peinsden almeteenkeer op dien baard van den opex die hem laaten aanmoensteren hebt voor IJsland. 't Was een weddienge voor 12 bakken bier en dat is erg voor een kaffeebaas alsten dadde verliest en veele alsten wint.

'k Wisten ook nog een kaffee of twee met een baard en 'k zeggen in mijn eigen : 'k zouden 't wel avonturieren om een van die gasten aan boord te krijgen, dat waare 't mandje : Kunnen ze niet werken gelijk een anderen, ze zouden mijn schip kunnen schilderen, dat waare een oplig gespaard en 't zoud een attraksie zijn voor mijn schip, tenwaare dat de koopers te veele zouden reklameeren dat er haar in de vis is. Ik daar naar toe.

'k Pakten den ottoobuus om naar stad te gaan en aan de staache wilden'k der te weege van, maar 't stoend daar een moksche van drie vaam omtrek in de weg en 'k zeggen : gaat je der ook van, mijn kiend ? 'k Zou wel willen, zei ze, maar 'k maggen niet van mijn vent. 'k Zeggen wel, laat mijn dan deure. En ik dervan maar met dat al 'k waaren juiste op 't nippertje en de schuifdeure gieng toe en de sleppe van mijn pardessuu zat er tussen zodat ik willen of niet mee moeten loopen hebben tot aan de volgende arret aan 't stadhuis. 'k waaren in schuim en zweet als me daar aankwaamen en 't stoend daar een kontroleur : Halt, zeiten, toog een keer je tiketje. 'k Zeggen wabliefje ? Zijt je doof, zeiten toog je tiketje, je peinst zeeker dat je alzoo kan meekommen met den ottoobuus zoender te betaalen ?

'k Zeggen : en peins je gij dat ik dadde gedaan hebben voor mijn plezier ? Tut, tut, tut, zeiten, betaalen of op den boek. 't Bloed schoot in mijn keele en 'k stekten dien vent bij zijn neuze en gelijk of dat die schuifdeure toegieng, 'k staaken hem met zijn pief der tusschen en 'k riepen naar de chofeur : rij op, koetsier, alleman ister van. En dien ottoobuus weg, rechte naar plas marie Jozee met dien kontroleur aan zijn deure.

En ikke naar dien kelder waar dat de baarden groeien en dan ze bier verkoopen, maar gelijk of dat ik willen binnengaan, 'k peinsden op mijn belofte aan Euphrasie en in de plaatse van binnen te gaan zijn'k naar binnen gesproengen, belofte maakt schuld. Den baas keek maar aardieg, maar je vroeg toch wat dat ik giengen drienken.

'k Zeggen geeft maar een spaatje voor te beginnen want 'k hebben beloofd aan mijn vrouwe van weere met geen bier te beginnen en 'k willen die belofte houden, al is't teegen mijn goeste en aal verlooren geld met de riessche dat je keele nog zoude kunnen verroesten. En als 't binnen was, zeiden'k teegen den baas : hebt je niettent wat anders. Jaam, zeiten, me hebben strave goeje beer : warmen of kouden. 'k Zeggen : wabliefje ! Ehwel, zegten, witten of bruinen beer, wat gaat't zijn.

'k Zeggen 'k zitten hier toch in geen dierentuin of in een winkel waar dat ze wilde beesten verkoopen ? Neen't zeiten, een warmen beer dat is een bruinen omdat de deezen geen ijs kan verdraagen en een witte beer, dat zijn de deeze die uit 't ijs kommen : deeze kunnen moeilijker teegen 't bederf. 'k Zeggen en hebt je geen bier ? Ehwel zegten, dat is bier. En 'k hebben ze alle twee geproefd ook. 'k Moeten zeggen dat mijn dat straf gesmaakt heeft en dan'k peinzen datter niet veele van die beeren slecht gekommen zijn voor te lange zoender ijs te zijn, ze gaan rapper gaan vliegen. Want 't zijn beers die nogal rap gaan vliegen ook en doen vliegen. 't Is juiste gelijk met 't vrouwvolk, ze zitten aan je portemannee en mijn briefje dat ik van Euphrasie gekreegen hadden zoude rap gaan schuifelen geweest hebben, hadden kik niet antijden gepeinsd op mijn kommissche.

'k Zeggen in mijn eigen : hoe gaan kik de deezen hier moeten lijmen om mee te vaaren en 'k peinsden der almeteenkeer op dat de belgen de dappersten zijn van de galileejers en dat ze veele hielden van de pietjesbak. 'k Zeggen, 'k gaan hem alzoo winnen. 'k Vroegen often dat spel koste, neen'k zegten, maar mijn vrouwe kanter weg mee. 'k Zeggen : 't is joen vrouwe niet dat ik moeten aanmoensteren, 't is gij dat ik willen hebben.

Maar t was geen avanse, je wilde niet mee naar zee. 'k Zeggen, me gaan daarvooren geen ruzie zoeken, drienkt eenen mee, enfin, je weet hoe dat dat gaat en als mijn geld op was, bleeven me aan den beer zitten en in de plaatse dat dien schilder bij mijn aanmoensterde zaaten kik in de schuld en moesten kik mijn mijn aangezichte laaten afschilderen voor de bruuloft in kanada, je weet wel waar dat ze waater veranderen in wijn. 't Is wel in Ameeriekaa, maar me gaan't gelooven. 't Is niet aal te best gelukt, dien schilder kost ook zijn bustels niet goed meer rechte houden, maar me hebben de piejaanoo der vooren geschooven en de lucht een beetje gedempt zoodat je der niet veele van kunt zien.

En als ik thuis kwaamen, zat het er op bij Euphrasie en 't was geen avanse dat ik zeiden dat ik mijn belofte gehouden hadden en achter volk aan 't zoeken waaren voor te moensteren, ze was niet te stoppen 'k Zeggen, luistert een keer goed. Je weet dat ik voor de vis zijn, ehwel vis moet zwemmen. Maar een vis die geheel zijn leeven in 't waater gezeeten hebt verlangt ook een keer naar wat anders en je kan toch geen droogvis deure spoelen met waater ,eeh ? Daarbij, zeggen'k teegen Euphrasie, moest je gij meer beer drienken je zoudt geheele daagen niet met die malaajen geschutteld zitten en je zoe gezoend zijn, kijk maar naar mijn. 'k Hebben kik geen boek noodig van duust frang voor te weeten wat dat ik hebben en voor mijn te geneezen. Eerst en vooral, zei ze, dien boek kost geen duust frang en ten tweeden, aan de tarief dat je gij drienkt, hebt je gij al een geheele biebliejoteeke in je maage zitten. 'k Zeggen : moest je gij meer beer drienken, zoe je sebietsen weeten wat dat de vis weerd is, vraag het maar een keer aan die mannen met baarden : ze zouden zelfs een gedichtje maaken of een reize naar ijsland risschieren om aan dat bier te kunnen zitten.

Santee en oover,

Stierman Lèèze

Grote ot Kleine Vis!

(Vervolg vorige week)

Wanneer we op die manier «neen» zeggen aan het verslag, dan blijven we trouw aan de geest van de Conventie. Zeggen we «ja», dan zullen we in viswinkels en op de tafels van de verbruikers slechts grote vis vinden kunnen.

Dat onze Engelse vrienden die de wet maken op de Permanente Kommissie, dat de almachtige Trawlers-Federatie die haar wensen dikteert aan het Ministerie van Landbouw en Visserij van Hare Majesteit, dat deze voorstaander zijn van een maksimumrendement in gewicht, verwondert ons in het geheel niet. De uitbating van de grote treilers te Hull en Grimsby is immers gesteund op een grote aanvoer en wanneer ze grote vis verplichtend maakt in de Noordzee, beschermt de Trawlers-Federatie zich tegen de invoer van kwaliteitsvis uit Denemarken en Nederland.

Het is bijgevolg te begrijpen dat de Engelse biologen de theorie van het maksimum-rendement hebben uitgevonden. Deze theorie komt zodanig goed overeen met de belangen van de Engelse Trawlers-Federatie, vermits alle ondernemingen gesteund zijn op de fameuze «fish and chips», welke vooral grondstoffen nodig heeft als kabeljauw, schelvis en pladijs, maar dan grote pladijs. De andere vissoorten zijn voor hen van minder belang.

De vraag is nu of wij onze duimen moeten leggen voor de Engelse eisen. Wij zouden er ongetwijfeld een gewetensvraag van gemaakte hebben moest het verslag minimummaat maaswijdte zoals wij het opvatten de voorraad beschermde vissen aantasten. Maar men weet dat dit niet het geval is, vermits geen enkele tekst van het verslag van dit Comité Ad-hoc zij het maar één argument brengt tegen onze stelling.

Wij bevinden ons tegenover twee theoriën die, biologisch, elk evenveel waarde hebben. De waarheid verplicht ons te zeggen dat het de ekonomische argumenten zullen zijn die voorrang zullen hebben op de beslissing van de Permanente Kommissie.

Aldus gezien stelt zich het vraagstuk op een geheel andere wijze : «Moeten wij onze nijverheid op een gevaarlijk pad brengen, vermits deze nijverheid gegrondvest is op de smaak van de verbruiker welke de kwaliteit van de verschillende maten vissoorten verkiezen, teneinde de voorspoed van de Engelse Trawlerfederatie te bevorderen ?»

Wij hebben geen enkele reden om meer zelfzuchtig te zijn dan onze vrienden van over het Kanaal, maar zij hebben eveneens geen enkele reden om ons hun wil op te leggen.

Bestaat er ten andere geen middel om de twee stellingen in overeenstemming te brengen ? Vergeten we vooral niet dat het hier gaat om de visserij op de Noordzee en dat op deze Noordzee onze Boulonese treilers hun bedrijf uitoefenen, waar ze bij lange na niet zulkdanig grote vangsten maken als de Engelse treilers. Niets belet bijgevolg dat de Engelsen de netmazen gebruiken die zij voorstellen en dat de Fransen — en met hen de Belgen — die netmazen blijven gebruiken die voldoende zijn om de visstapel in stand te houden.

Wanneer de Engelse reders de maximumnetmaas gebruiken die zij voorstellen, zullen zij de opbrengst in gewicht van hun vangsten verhogen, zeker in mindere mate dan wanneer alle kustbewoners dezelfde netmaas zouden gebruiken; en wij, wanneer wij onze minimumnetmazen gebruiken, zullen we geen ernstige slagen toebrengen aan de Engelse reders omdat wij vier of vijfmaal minder vangen in de Noordzee dan hen.

Op die manier zou iedereen kunnen voldaan zijn en zou de geest van de Conventie gevrijwaard blijven. Deze geest eist een minimumnetmas maar verbiedt niet aan hen die dit zouden wensen, grotere netmazen te gebruiken. Ik maak me echter geen illusies: dit voorstel tot overeenkomst heeft weinig kans weerhouden te worden om de eenvoudige reden dat in de strijd voor het leven het altijd de groten zijn die overwinnen.

Simon Saint-Martin.

Tot hier dan de vertaalde tekst van onze Franse kollega.

Wij hebben er vroeger reeds op gewezen dat deze conventie enkel door de groten gemaakt werd en dat ten tijde van de ondertekening in 1946 de middenslagvisserij niet alleen vergeten werd, maar er zelfs geen aandacht aan schonk omdat de maatregelen niet onmiddellijk in voege kwamen en men in de visserij zolang op beide oren slaapt als alles goed gaat en men plots wakker wordt wanneer het te laat is. (Dit was onder meer in 1948 het geval toen een waarschuwende stem het had over de Benelux).

(Vervolg toekomende week)

V.B.Z.-KALENDER

Zaterdag, 9 maart

Zitdag vismijn Nieuwpoort

Donderdag 21 februari :

Vertonig van franse visserijfilmen

Stadhuis - Oostende

VERBOND der Belgische Zeevisserij
VBZ
WEKELIJKS BULLETIN

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

(Schopenhauer).

Opnieuw aanwerving uit de zeevisserij

Het Belgisch Staatsblad van 12 februari publiceert een oproep van het Bestuur van het Zeewezen om deel te nemen aan het vergelijkend examen voor toelating tot de proeftijd in de betrekking van matroos bij de Zeegroep der Kust te Oostende, afhangende van het Bestuur van het Zeewezen.

Er zijn negen matrozen nodig en hiertoe moeten de kandidaten onder meer aan volgende voorwaarden voldoen :

- minstens 19 jaar oud zijn en de leeftijd van 40 jaar niet bereikt hebben op 1 mei 1957 (45 jaar voor de begunstigden door de wet van 3 augustus 1919 en 27 mei 1947) ;
- minstens twee jaar vaart als matroos of dekonderofficier tellen bij de koopvaardij of bij de zeevisserij. In dat verband worden de in de afdeling «dek» van de Royal Navy (Belgische Sectie) of bij de Zeemacht, alsmede de als lichtmatroos op zee van de 16-jarige leeftijd af, bewezen diensten slechts voor de helft van hun duur in aanmerking genomen. Daarenboven mogen de diensten, die bewezen werden als matroos-motorist bij de zeevisserij, voor hun volledige duur worden aangerekedn, indien zij op treilers van ten hoogste 200 PK werden geleverd.

Deze oproep is reeds een merkelijke verbetering vergeleken bij de vorige. Inderdaad, de maximumouderdom werd met 10 jaar verhoogd, zodat het niet uitsluitend de jongere krachten zijn die kunnen wegvallen in de zeevisserij.

Anderzijds wordt slechts rekening gehouden met de kandidaten die hun militaire plicht hebben voldaan. Dit is dubbel logisch : in de eerste plaats omdat het hier geldt om een staatsbetrekking en het niet opgaat dat wie geen soldaat geweest is in staatsdienst treedt.

Anderzijds worden de vissers ontslagen van het vervullen van hun militaire plichten omdat ze ter visserij varen. Wensen ze de visserij te verlaten voor een staatsbetrekking, is het redelijk dat ze eerst hun militaire verplichtingen vervullen waarvoor ze ontslag hebben bekomen omdat ze ter visserij gevaren hebben.

Veranderingen in de vissersvloot

ZEEBRUGGE

1. **Nieuw vissersvaartuig in de vaart gekomen :**

Z.562 «Luc» : Eigenaars op 18.1.'57 Mevr. R. Bailyu-Danneels en Haerinck Gustaaf, Werfkaai, 21 te Zeebrugge
Gebouwd in hout op de werf van Haerinck te Zeebrugge in 1956/'57
Meetbrief nr. 3758, afgeleverd te Oostende op 14.1.1057
Bruto tons : 73.24 ; Netto tons : 21.27
Motor «MAK» 240 PK. nr. 14698, jaar 1956.

2. **Verandering van eigenaar :**

Z.251 «BOBBY» op 31.12.56 eigendom geworden van : Despiegelaere Hippolite, Westkapellestraat, 2 te Heist

Z.420 «BERNADETTE - ROGER» op 31.12.1956 eigendom geworden van Desmidt Leon, Mengélaan, 12, Heist.

Z.454 «CARPE DIEN» op 10.1.1957, eigendom geworden van Vantorre Arthur, Kerkstraat, 78, Heist en van Vantorre Maurice ,Polderstraat, 58 Heist

Z.455 «NIRWANA» op 18-1-1957 eigendom geworden van Paeye Polydoor, Noordstraat, 8 te Heist.

Verbetering van de technische uitrusting van de Zeevisserij

Sinds verscheidene maanden reeds hield het Verbond der Belgische Zeevisserij zich bezig, samen met het Ministerie van Economische Zaken, met het vraagstuk der modernisatie en vernieuwing van de bestaande zeevisserijvloot.

Het is immers een feit dat vooral de kleine klasse en de middenslagvaartuigen sterk verouderen en dat drastische maatregelen noodzakelijk zijn om ons aan te passen aan de moderne vooruitgang en vooral de bestaande reders gelegenheid te geven hiervan gebruik te maken. Het gaat dan vooral om de familieuitbatingen.

Deze aktie werd thans beloond met een eerste sukses. Het Beperkt Ekonomisch Ministerieel Komitee heeft op zijn zitting van 11 januari besloten, voortgaande op de voorstellen van het Verbond der Belgische Zeevisserij, over te gaan tot het oprichten van een werkgroep om bij dit komitee voorstellen te doen inzake verbetering van de technische uitrusting van de vissersvloot (onder meer : nieuwbouw) en de daarmede samenhangende vraagstukken.

De bedoeling is in de eerste plaats enkele prototypes van nieuwe vaartuigen op te maken voor elke scheepsklasse, aan de hand van ervaringen en proefnemingen. Deze types zouden in serie gebouwd worden, zodat de kostprijs en de uitbatingskosten tot op een minimum zullen herleid worden, terwijl voor de bestaande reders allerlei faciliteiten zullen verleend worden om hun oude vaartuigen te vervangen door deze nieuwe : sloopremie voor de oude vaartuigen, verhoogde kredieten, enz...

Deze werkgroep komt thans voor de eerste maal bijeen op vrijdag 15 februari. Hopelijk komt er binnen afzienbare tijd iets tot stand dat onze visserij broodnodig heeft.

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

BREVETTEN, DIPLOMA'S en VERGUNNINGEN VOOR DE KOOPVAARDIJ EN DE ZEEVISSERIJ

(Koninklijk besluit van 16 november 1929).

De volgende brevetten zijn in de loop van de maand januari 1957 toegekend :

Brevet van luitenant ter lange omvaart :

Van Landeghem, G.-K. ; Harrus G.M. ; Gryspeerdt, H.-J.

Brevet van schipper ter kustvaart :

Legein A.-F.

MERKWAARDIGE FILMAVOND

Op donderdag 21 februari wordt door het Verbond der Belgische Zeevisserij, onder de Hoge Bescherming van de Minister van Landbouw, een dokumentaire filmavond ingericht met Franse visserijfilmen.

Tijdens deze vertoning zullen drie prachtige Franse filmen afgerold worden, waarvan twee reeds te Nieuwpoort vertoond werden ter gelegenheid van de feestelijke visweken vorige zomer.

LA GRANDE PECHE : een prachtige dokumentaire film over de grote visserij op zoute kabeljauw langs de kust van New Foundland.

MON AMI PIERRE : een geromanceerde film over het leven van een visser in een Frans vissersplaatsje.

GARS DE CONCARNEAU : een film over het leven van de Bretoense vissers.

Een avond die niemand mag missen, gezien de vertoning van drie onvergetelijke filmen.

Deze vertoning is kosteloos voor de leden van het Verbond der Belgische Zeevisserij en alle belangstellenden.

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

Terwijl BURKE Fernand, matroos aan boord van de O.237, vis gutte, is hij gestoken door een rog in de rechternand ;

VRANCKEN Charles, matroos aan boord van de treiler O.294, is, ingevolge het hevig slingeren van het vaartuig, uitgegleden waardoor hij zich de rechtervoet ontwrichtte ;

HENNAERT Pierre, eigenaar van en schipper op de O.82, is gevallen op de rechterelleboog ;

Ook VILEYN Charles, matroos aan de O.151, is uitgegleden. Hierdoor is hij terecht gekomen tegen de verschansing, waardoor hij een ribkwetsuur opliep ;

Terwijl DEPUYDT Roland, matroos aan boord van de Oostendse treiler O.296, de winch bediende is hij door de leikabel gegrepen. Gelukkig zonder erge gevolgen. Hij liep een kneuzing op aan de linkerborstkas en de linkerarm.

VERSTRAETE Pierre, matroos op de O.228 «Massabielle» is tegen de reling gesmeten. Hij liep hierbij een verwonding op aan het linkerbeen ;

DEMESMAECKER Arthur, matroos op de IJslandvaarder, O.296, is gegrepen tussen de verschansing en een touw. Een verwonding aan de borstkas bezorgden het slachtoffer een veertiental dagen werkonbekwaamheid.

BOEYDEN Henri, kapitein van laatstgenoemde treiler is gekwetst geworden aan het hoofd, doordat hij tegen de verschansing van het schip is geslingerd.

SERPIETERS Roger, matroos aan boord van de O.83 «Prince de Liège» is, bij het reinigen van de vis, geprikt in de linkerhand ;

Terwijl VANLOO Alfred, matroos aan boord van de O.175, een kabel splitste kreeg hij een stukje roest in het rechteroog. Hij is hierdoor een achtal dagen werkonbekwaam.

BARBAIX Pierre, matroos aan de O.177, prikte zich in de rechternand ;

VILEYN Robert, schipper van de O.166, is uitgegleden aan boord van zijn vaartuig. Hierdoor is hij gekwetst aan de lendenen en is hij een maand werkonbekwaam.

MARTINSEN Henri, matroos aan boord van de O.184, prikte zich in de linkerhand. Naderhand verzwoor de wonde en is het slachtoffer dienvolgens een achttal dagen werkonbekwaam.

ZEEBRUGGE

SAVELS Georges, motorist op de Z.777, is gestoken in de rechterhand toen hij een kabel loste ;

Terwijl CALCOEN Frans, motorist aan boord van de Z.554, behulpzaam was bij het inhalen van de korre, is hij geprikt door een vis in de linkerhand ;

VAN WAES Alfred, reder van en schipper op de Z.441, is de rechterpink geplet geweest tussen visplank en een bolder.

DESMEDT Johannes, matroos aan boord van de Z.420 «Bernadette-Roger», is gekwetst aan de rechterhand door een staalkabel.

Bogaert Roger, matroos aan boord van de Z.777, kwetste zich aan de rechtervoet, doordat hij op een nagel trapte aan boord van zijn vaartuig. Daar de wonde verzworen is, is hij een veertiental dagen onbekwaam tot werken ;

DEMUNTER Camiel, matroos op de Z.401 prikte zich in de linkerhand ,toen hij de korre hielp binnenhalen.

HELSMOORTEL Hubert, scheepsjongen aan boord van de Z.274 «Maria», was werkzaam in het visruim, toen een zware blok hout door het luik is gevallen. De jongen is getroffen aan de rechtervoet, waardoor hij een lichte breuk van de grote teen opliep.

NIEUWPOORT

VAN CRAEYNEST André, schipper van de N.820, kreeg, ingevolge het hevig slingeren van het schip, een ketel kokend water over de rechtervoet waardoor deze deerlijk verbrand is.

SCHIPBREUK IN IERSE ZEE ?

Franse treiler vermist

TOCH EEN OVERLEVENDE VAN DE «ROSE MYSTIQUE»

Uit Dublin, in Ierland, werd vrijdag de verdwijning gemeld van de 69 ton metende Franse treiler «Rose Mystique», uit Lorient.

Den vermoedt, dat het vaartuig tijdens de storm van maandag op dinsdag ter hoogte van de Ierse kust schipbreuk heeft geleden.

De treiler was zondag de haven van Dublin binnengevaren om een ziek lid van de bemanning aan wal te zetten. Dit is waarschijnlijk de enige overlevende van de «Rose Mystique». Hij werd naar het ziekenhuis overgebracht.

WAT NA DE STORM OP ZEE DREEF

De treiler had maandagavond opnieuw zee gekozen om zich bij de Franse vloot, die ten noorden van het eiland Lambay aan het vissen was, te gaan voegen.

Bij het vallen van de avond werd de vloot door de storm uiteengedreven. Om 4 uur meldde de kapitein van de «Rose Mystique» over de radio, dat hij de storm poogde te ontvluchten en koers zette naar Dublin.

Om 7 uur meldde hij, dat hij zich ter hoogte van de vuurtoren van Kich bevond. Dat was zijn laatste boodschap.

's Anderendaags heeft een Franse treiler een reddingsloep ontdekt, die mogelijk van de «Rose Mystique» afkomstig was. Vorige week woensdag heeft een ander Frans vaartuig een matras en visserskorven ontdekt.

Ongevallen op zee

SCHADE

De Z.485, schipper-eigenaar Albert Huyghe, bevond zich ter garnaalvangst toen een blad van de schroef sloeg en schipper Bodyn A. van de Z.606, het naar de haven van Zeebrugge moest slepen.

De Z.499 van Vandierendonck Emiel ving tijdens de garnaalvisserij een stuk vliegtuigmotor op.

Na het net nogmaals weggezet te hebben, sloeg de kom vast met het gevolg dat de voorgalg totaal geplooid werd en men koers moest zetten naar Zeebrugge.

AANVARING

De O.174 van de rederij Seghers, kwam vorige week in de Noordzee in aanvaring met de Duitse kustvaarder «Atlantis». Het was mistig weer. Dank zij de oplettendheid van schipper Vanhove Louis, kon schade voorkomen worden.

AVERIJEN

De O.232 van Marcel Danneels is vorige week de haven van Oostende binnengelopen, nadat averij opgelopen werd te Newlyn veroorzaakt door de pakketboot «Seilloniau», die er gemeerd lag, maar waarvan de zware meertouwen de relingen van de bak van de O.232 aan bb-zijde afrukten.

OPGESLEEPT

De O.234 van Albert Desmit werd naar de haven van Oostende opgesleept door de O.91 met gebroken regelaar.

OPSLEPING

Tijdens het uitoefenen van de visserij op de Fallsgronden kreeg de N.820 «Wilhelmina» onder bevel van schipper Vancraeynest, met een warmloper in de krukas af te rekenen. De N.211 van reder Raf. Vercouter die op terugreis was, sleepte de N.820 naar de haven van Oostende. — N.

OPGESLEEPT

De Z.541 van Jules Serie moest opgesleept worden door de Z.447 naar de haven van Zeebrugge met een touw in de schroef.

De Z.447 van P. Everaert en Joz. Welvaert moest de Z.541 met touw in de schroef naar de haven van Zeebrugge opslepen.

OPGESLEEPT

De Z.506 van Demunter Leon, moest met een warmloper door de Z.401 van Demunter Julien, naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916 Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

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.

Een nieuwe vismijn te Blankenberge

Gedurende de laatste zitting van de gemeenteraad werden de plans, het lastenboek en het bestek voor het bouwen van een kleine nieuwe vismijn te Blankenberge goedgekeurd.

De huidige vismijn is totaal verouderd en gelegen op de de Smet de Naeyerlaan die een zeer drukke verkeersweg is.

Reeds vroeger was besloten deze vismijn af te breken en de vrijgekomen gronden te verkopen teneinde aldaar vooral handelshuizen te zien oprijzen. De nieuw ontworpen kleine vismijn is vooral bedoeld om de garnaalverkoop en ook de visverkoop van de weinige gedurende de zomer op Blankenberge varende vissersvaartuigen te verzekeren. Het stadsbestuur hoopt aldus, nu de spuikom omzeggens volledig uitgebaggerd is, dat de haven weldra voldoende diepgang zal verzekeren, om gedurende de zomer een zeker aantal garnaalvaartuigen en kleine vissersvaartuigen Blankenberge als vaste thuishaven te zien verkiezen.

De nieuwe vismijn zal gelegen zijn op het einde van de aanlegsteiger, de «débarcadère» zoals de mensen het noemen, rechtover de Van Praethelling. Het zal toegang geven tot de steiger langs twee brede ingangspoorten. Het voorziet een klein bureel, alsmede een verkoophalle van omstreeks 15 meter op 7. De plans werden opgemaakt door architekt Van Schepdael van Blankenberge. De werken worden geschat op 485.349 F.

Zodra de plannen goedgekeurd zijn, kan aan de bouw begonnen worden, zodat het vismijntje reeds tegen de as. zomer zou klaar zijn. — B.

DE O.335 CHARVIC HAD MOEILIJKHEDEN

De O.335 Charvic welke naar de visgronden op IJsland vertrokken was, had in de Atlantische Oceaan moeilijkheden tengevolge van het stormweder. Hierdoor werd enige schade veroorzaakt zodat het schip verplicht moest binnenlopen in de haven der Faroer-eilanden. De schade werd hersteld en een paar dagen later kon de Charvic terug zee kiezen en zijn visserij verlaten.

Het schip zal met enkele dagen vertraging terug te Oostende mogen verwacht worden na afloop van de visserij.

Brand aan boord

De Z.161, schipper-eigenaar Albert Demunter, lag gemeerd in de haven en had de vangst verkocht. De bemanning had het schip verlaten, toen plots een voorbijganger rook uit de Z.161 zag komen. Onmiddellijk werden de bevoegde diensten opgeroepen, die de pompiers opbelden. Deze waren na enkele tijd ter plaatse en konden gelukkig de brand spoedig doven, want laaiende vlammen sloegen redds op uit de machinekamer. De schade, alhoewel spoedig ingegrepen werd, was toch aanzienlijk. De oorzaak van de brand werd opgezocht en werd toegeschreven aan de kachel, die, alhoewel de bemanning niet meer aan boord was, was blijven branden, waar vonken vuur uitspatten die gretig een prooi vonden in de machinekamer.

O.142 «HERMES» TE WATER GELATEN

Dinsdag was het opnieuw feest op een dezer Oostendse werven. Ditmaal was het de beurt aan de werf Borrey om een prachtig schip voor rekening van Arthur Makelberghe te water te laten. Het is de O.142 «Hermes», welke 16,50 m kiellengte heeft, 5,80 m breed is en 3 m diep. Het zeer sterk gebouwd schip zal voorzien zijn van een motor ABC van 150 PK met reducteur. De lieve meter was Raymonde Mackelberghe, dochter van de reder, de plaatsing van de motor werd toevertrouwd aan de werkhuizen Louis Dedrie en de elektriciteitswerken aan de firma Moyaert.

De motor reeds wachtende op zijn meester, zo hoopt men begin april zee te kunnen kiezen.

Ons blad wenst de meter, de eigenaars en de welgekende scheepsbouwers goed heil en een spoedige visserij mogelijkheden tegemoet.

MOTORVISSERIJ

Naamloze vennootschap, Oostende. Handelsregister van Oostende, nr. 2342.

Algemene Vergadering, zaterdag 23 februari 1957, om 10 uur, in zetel.

DAGORDE

1. Verslag van beheer- en toezichtsraad.
2. Goedkeuring bilan en winst- en verliesrekening 1956.
3. Ontheffing van verantwoordelijkheid van beheerders en toezichters.
4. Statutaire benoemingen.

Deponeren der titels, voor 18 februari, bij de Bank der Société Général de Belgique te Oostende.

5751N

Voor Nieuwbouw en Herstelling van Schepen

N. V.

BELIARD-CRIGHTON & Co

(11)

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

hand in hand

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

VISMIJN, ZEEBRUGGE, Tel. 541.17

HET PENSIOEN DER ZELFSTANDIGE ARBEIDERS

Reders en vishandelaars, hieronder herhalen we nog eens in 't kort aan welke verplichtingen u moet voldoen volgens de wet op het pensioen der zelfstandige reders :

1. Tegen 1 januari 1957 moest de solidariteitsbijdrage voor 1956 betaald zijn en eventueel de vermindering of vrijstelling aangevraagd worden naargelang het laatste betaalbaar inkomen.

2. Vóór 1 maart 1957 moet de wijze aangegeven worden die men verkiest om zijn pensioenfonds te vormen. Wie wil aansluiten bij een wettelijke verzekering moet de verzekeringsinstelling vóór deze datum gekozen hebben. Men dient echter voorzichtig te zijn en we raden aan voorlopig nog te wachten, wij zullen tijdig onderrichtingen geven hieromtrent.

3. Wie in 1956 minder verdiend heeft dan 100.000 fr. moet vóór 1 april 1957 de vermindering of vrijstelling van de solidariteitsbijdrage voor het jaar 1957 aanvragen. Verliest bijgevolg ook deze datum niet uit het oog.

4. De gewezen zelfstandigen of de weduwen van zelfstandigen die reeds een pensioen genieten, moeten vóór 1 mei 1957 de herziening van hun pensioen aanvragen op de speciale formulieren,

5. De gewezen zelfstandigen, (mannen van meer dan 65 jaar, vrouwen van meer dan 60 jaar) en de weduwen die nog geen pensioen genieten, moeten zo spoedig mogelijk hun aanvraag indienen bij de ontvanger der belastingen van hun woonplaats.

Het Montgommerydok en de kustvisserij

Ingevolge onze jongste aktie inzake aanpssing van het Montgomerydok aan de behoeften van de kustvisserij, heeft de Heer Gouverneur der Provincie en de Heer Minister van Landbouw nogmaals krachtdadig aangedrongen bij de Minister vn Openbare Werken opdat de noodzakelijke werken die moeten toelaten het dok op voldoende diepte uit te baggeren dringend zouden uitgevoerd worden.

Wij blijven hameren tot er verandering komt.

RADIO-UITZENDINGEN OVER DE VIS

In de schoolradio van de Nationale Radioomroep wordt thans een reeks lessen over de vis uitgezonden onder de titel : «LEVEN IN EN BIJ DE ZEE». Deze voordrachten zijn wel geschreven voor de leerlingen der scholen, (10 tot 12 jaar), ze zullen echter menig volwassene ook kunnen boeien.

De teksten worden voorgelezen door de Heer H. Hermans, de teksten zijn van de hand van Drs S. Lefevere, assistent bij het Koninklijk Belgisch Instituut voor Natuurwetenschappen.

De eerste lezing ging door op dinsdag 12 februari : HET LEVEN VAN EEN ROG, volgende lezingen zijn nog te verwachten, telkens tussen 14 en 15 u. :

19 februari: de Koning van het Kreeftenrijk.

26 februari : de Paling en zijn vreemde Geschiedenis.

5 maart : Haringen schieten door het Water.

12 maart: Haringen zoveel je wil.

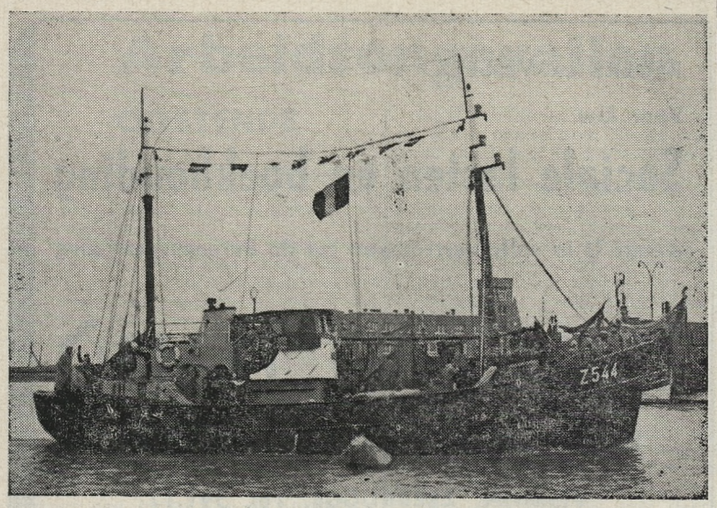
19 maart : Reuzen van de Zee en Gevaarlijke Zeedieren.

26 maart : Een schol aan het Rekje.

Wie tijd heeft beluistere deze aangename voorlezing op tekst van een jonge geleerde die «een haring in zijn hart zitten heeft», de luisteraar zal er veel te leren krijgen.

HOOGWATER TE OOSTENDE

15	vrij	01.05	52	07.59	-1
		13.39	53	20.13	2
16	za	01.50	53	08.48	-2
		14.23	54	20.58	2
17	*zo*	02.35	54	09.35	-1
		15.08	53	21.44	3
18	ma	03.19	53	10.20	0
		15.53	52	22.28	4
19	di	04.06	52	11.03	2
		16.37	49	23.10	6
20	wo	04.52	49	11.44	4
		17.22	46	23.55	8
€ 21	do	05.41	46	—	—
		18.11	43	12.30	7



KROMHOUT 3-A-190 in de Z.544

Het mooie schip van de Heer Leo De Munter te Blankenberge is voorzien van een 3-cylinder Kromhout motor model A-190, die 150 PK. ontwikkelt bij 428 t/m. Alle inlichtingen betreffende Kromhout motoren worden verstrekt door de N.V. MARINE MOTORS, Verbindingsdok, Antwerpen.

Oostende

Marktoverzicht

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

xxx

Een grote 1.000 bennen vis minder op de markt deze week. De tongenaanvoer was groter. Van alle visgronden werd minder binnengebracht, met uitzondering van de Oost en de West, waar de aanvoer lichtjes steeg. Vooral van de Oost werden omvangrijke vangsten binnengebracht, meestal uit korte reizen. Het grootste deel van deze vangsten bestond uit platvis die daalde van de eerste naar de laatste marktdag en vooral kleine iek en platjes waren op woensdag goedkoop. Van de West werden hoofdzakelijk kleine vangsten aan wal gezet, een paar uitzonderingen niet te na gesproken. Redelijk grote vangsten van de Noordzee, met lagere prijzen voor kabeljauw op woensdag dan de andere dagen. Van IJsland bleven de vangsten klein, de prijzen waren goed. Slechts een paar omvangrijke Kanaalvangsten. Kleine tongenvangsten van de Witte Bank en weinig lonende opbrengsten. In totaal verkochten 67 schepen hun vangst die samen 10.500 bennen vis en ongeveer 30.000 kgr tong inhielden.

Vijf IJslanders, elk met kleine vangsten. Een paar lonende opbrengsten, dit voor de kleine klasse. De grote schepen komen een heel eind te kort. Hogere prijzen op de dinsdagmarkt.

Slechts 4 Noordzeevangsten die tamelijk omvangrijk waren en samen 1600 bennen inhielden. Goedkoopste kabeljauw werd verkocht op de openingsmarkt. Mooie kwaliteit uit korte reizen, maandag uitgezonderd. 11 Kanaalvangsten voorzien de markt van 1340 bennen vis, waarvan meer dan de helft op de maandagmarkt, benevens ongeveer 5.000 kg tong. Veelal kleine vangsten die ontoereikende opbrengsten geven. Hetzelfde geldt voor de Witte Bankers, die 717 bennen vis en ongeveer 9.000 kgr tong aanvoeren uit 9 vangsten.

De Oost voorziet de markt van 720 bennen vis en 6.500 kgr tong uit 8 schepen. De West voert 1.757 bennen vis en ongeveer 9.000 kgr tong aan uit 29 vangsten. Roggen waren schaars op de woensdagmarkt.

	9-2-1957	11-2-1957	12-2-1957	13-2-1957		
Tongen, grote — Sole, grosse	40,60-42,20	39,—42,—	39,—40,60	37,—38,20	.....	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	47,—	47,40-50,—	46,—48,50	40,20-46,40	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	49,80-50,20	51,—52,80	50,—53,—	48,—51,—	.....	.....
Voor-kleine — Petite	48,40-50,50	50,—52,20	49,80-52,40	46,40-48,—	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite	35,40-38,40	39,60-43,—	39,20-44,—	36,60-39,—	.....	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	39.10-44,80	38,—43,—	35,—41,—	37,—50,—	.....	.....
Middel — Moyenne	.....	27,—34,—	25,—34,—	27,—35,—	.....	.....
Kleine — Petite	.....	17,—	15,—17,—	15,—18,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6,20- 6,40	5,60- 8,—	5,40- 8,—	6,40- 7,80	.....	.....
Grote iek — Grosse	14,50	5,80-14,—	5,60-14,80	6,—14,60	.....	.....
Kleine iek — Petite	.....	8,—13,60	6,80-15,20	5,40-15,—	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	7,10-11,80	7,80-12,50	6,60-10,40	5,40-13,80	.....	.....
Platjes — Toute petite	2,80- 4,80	3,— 5,—	2,— 5,40	2,20- 4,40	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	11,—	13,—	10,60	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	29,—	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	9,40	7,20-13,—	7,50-16,—	8,50-17,20	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	13,80	12,—17,80	16,—17,80	12,80-17,40	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	6,—12,—	6,—13,—	5,60-12,20	5,60-12,20	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	22,20-28,—	23,—29,—	27,—31,—	.....	.....
Wijting — Merlan	.....	7,20-10,80	8,60-11,40	4,— 9,60	.....	.....
Schar — Limande	.....	6,20- 6,50	6,60	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	8,60-21,—	7,40-18,—	12,—20,—	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	8,80- 9,70	10,40-12,20	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	37,—	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	9,70-16,50	13,—19,—	17,50	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	12,—18,50	16,50-18,—	16,—22,—	.....	.....
Zeekrefet — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	20,—	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	3,60,- 5,60	5,50- 6,80	5,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,20	3,— 4,—	3,40- 4,40	1,70- 3,40	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	43,—	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	6,60-11,40	5,—11,80	5,40-12,60	.....	.....
Steur — Esturgon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	10,—10,60	10,—11,80	10,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Zaterdag 9 februari

WITTE BANK				
O.220	13	72	1116	72.680
WEST				
O.327	5	32	259	22.750

Geringe aanvoer. Iets duurdere tong dan vorige week. Goede prijzen voor platvis.

Maandag 11 februari

IJSLAND				
O.331	21	500	——	251.120
O.286	17	950	——	416.410
O.298	23	1300	——	562.510
NOORDZEE				
O.242	18	500	——	284.750
KANAAL				
O.175	11	60	200	45.620
O.25	11	100	500	78.460
O.109	13	170	150	95.540
O.135	8	120	——	60.240
O.254	11	80	500	70.410
O.244	14	120	200	73.430
WITTE BANK				
O.140	16	60	1000	110.000
O.218	15	70	1000	91.740
O.112	15	60	1000	86.500
O.170	16	100	800	94.710
WEST				
Z.452	12	140	1000	108.810
O.532	5	30	250	30.900
N.819	9	80	700	60.480
Z.556	5	100	200	50.690
O.154	8	120	400	64.910
O.346	4	120	400	66.210

Meer vis op de markt dan verleden week maandag. Te lange reizen van IJsland waaronder de kwaliteit te lijden heeft. Omvangrijkere vangsten van de West. Weinig tong, die wat duurder is dan verleden week.

Dinsdag 12 februari

IJSLAND				
O.293	18	1000	——	482.110
O.88	17	600	——	329.510
MORAY				
O.94	13	500	——	209.370
KANAAL				
O.256	10	100	700	86.270
Z.425	13	100	——	60.360
O.200	12	180	1500	167.810
WITTE BANK				
Z.412	11	50	600	71.800

OOST				
Z.510	10	100	650	71,230
Z.435	10	100	800	87.060
Z.444	10	100	700	83.460
WEST				
O.33	5	40	——	16.340
O.122	9	70	500	62.290
Z.476	7	100	450	64.620
O.26 7	6	50	800	51.020
O.3	4	25	——	15.090
O.187	11	120	500	77.980
Z.321	10	60	500	65.210
O.223	3	40	200	26.080
KUST				
O.36	2	15	——	10.300

Minder vis dan gisteren. Een paar omvangrijke West-vangsten. Grote vangsten van de Oost. Kleine vangsten van IJsland. Lichte prijsstijging voor de meeste soorten, meest uitgesproken voor IJslandse soorten.

Woensdag 13 februari

MORAY				
O.124	10	300	——	166.030
O.215	13	300	——	144.510
KANAAL				
O.289	13	180	200	103.080
Z.542	10	130	1000	133.040
WITTE BANK				
O.283	14	70	800	84.760
O.247	14	75	1000	92.270
O.281	14	90	700	77.810
OOST				
Z.290	12	120	1100	102.790
Z.171	10	20	800	70.975
Z.93	10	120	700	95.845
Z.199	10	80	700	68.070
Z.583	10	80	600	63.650
WEST				
Z.544	5	40	300	38.130
O.70	3	10	——	6.040
O.127	5	40	——	22.040
Z.24	4	30	400	47.060
O.15	5	40	——	34.790
O.196	6	50	100	21.270
O.204	5	70	200	40.820
N.806	3	30	——	14.570
O.77	3	25	——	9.590
O.128	4	35	100	18.230
O.132	4	100	200	41.950
N.211	5	40	450	52.335
N.762	5	50	400	49.490
O.277	6	70	100	34.810

Iets meer vis dan verwacht. Veel kleine vangsten. Mooie aanvoer van de Oost. Daling voor de meeste soorten, uitgenomen voor enkele soorten die wat duurder zijn.

FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN
VAN
BENZINE- DIESEL-
SCHEEPSMOTOREN
COMPRESSOREN
KRUKASSEN, enz.
CYLINDERVOERINGEN
ALGEMENE
FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT
88-90
BRUGGE
(Kristus Koning)
Tel. 36106

HARINGROKER gevraagd te Antwerpen. Eventueel huis ter beschikking. Schrijven A. C. K.
5787V

Ymuiden

Marktoverzicht

De vangsten, vooral om de Noord, blijven schraal voor de trawlers en met dat al zijn de prijzen in IJmuiden aan de hoge kant gebleven in de afgelopen dagen. De exportvraag naar kabeljauw, schol, tong, grove schelvis en tarbot bleef bestaan. Tien trawlers en grote trawlloggers en de gebruikelijke kotter- en loggervloot voerden in totaal van donderdag af 15.000 kisten vis aan, waarbij 6.500 kisten schol, 1.500 tongen en tarbot, 1.500 schelvis, 1.150 wijting, 1.050 kabeljauw en gul, 775 haring, 400 makreel en 250 koolvis.

DONDERDAG waren twee trawlers en acht loggers en kotters binnen met 2.075 kisten vis, waarbij 425 schelvis, 350 wijting, 300 schol, 250 haring, 225 makreel en 150 kabeljauw en gul. De schelvis van de trawler Amsterdam haalde goede prijzen : f 70 tot f 50, terwijl die van de trawler Haarlem lager in prijs lag ; tot f 40. Kabeljauw per 50 kg leverde nu f 64 tot f 41 op. Haring ging weg voor f 21 - f 15 en makreel voor f 27 tot f 20. Tong bleef duur met prijzen tussen f 3,90 en f 2,80, terwijl de schol f 54 tot f 25 bleef doen voor de verschillende uiteenlopende soorten. Besommingen : Amsterdam f 17.860, Haarlem f 27.800.

VRIJDAG losten twintig kotters en een trawler, 2.000 kisten vis, waarbij 950 kisten schol, 150 tong en tarbot, 250 wijting en 175 schelvis. De schol werd, wat de grove soorten betreft door Engeland afgenomen voor f 38 tot f 29. Kleinere soorten haalden f 63 - f 15. Wijting bleef van f 40 tot f 24 noteren, terwijl de schelvis met f 58 tot f 42 eveneens duur bleef. Besomming : Allanwater f 18.600.

ZATERDAG waren er 3.300 kisten vis van 42 loggers en kotters. Er waren 1.750 kisten schol, 425 tong, 200 haring, 200 wijting, 175 kabeljauw en gul. De kabeljauw deed nu f 62 tot f 37 aan de lagere kant dus. Overigens bleven de prijzen vrijwel gelijk aan gisteren, hoewel de schelvis naar f 50 tot f 30 daalde. Tong en schol behielden de goede prijzen. Besomming : VL.27 f 19.900.

MAANDAG waren 66 vaartuigen aan de afslag, waarbij drie trawlers en drie grote trawlloggers. Er waren 7.000 kisten vis,, waarvan 3.500 kisten schol, 750 tong, 250 haring, 600 schelvis, 500 kabeljauw en gul en 300 wijting. De prijzen bleven hoog, deels door de vraag uit binnen- en buitenland, grotendeels echter door de aanhoudend slechte berichten over de vangsten. Bij trekken van 5 tot 10 manden moet de vis uit zee gehaald worden. De schelvis noteerde nu f 55 tot f 40, terwijl wijting nog altijd f 51 - f 31 opleverde. Besommingen : Wijker f 17.100, Claesje f 2.030, SCH.54 f 20.500, VL.85 f 13.000, Postboy f 17.300.

DINSDAG zorgden de trawler Vikingbank en enige kotters voor 675 kisten vis, waarbij 180 schol en 170 schelvis. De schol had bij vrijwel alle soorten nogal neiging tot dalen : f 33 tot f 30 voor derde slag. Schelvis was ook iets minder waard bij de kleine soorten : f 46 tot f 33. Besommingen : Vikingbank f 18.000.

WOENSDAG waren aan de IJmuidense afslag 7 trawlers en trawlloggers en enige loggers en kotters met 3.650 kisten vis, waarvan 1.250 schelvis, 550 wijting, 500 kabeljauw en gul, 275 koolvis, 675 haring en 150 makreel. Export nam toe van tong, kabeljauw, schol en grove schelvis, tegen hoge prijzen : de schelvis noteerde f 50 - f 36, haring en makreel behielden eveneens hun hoge koers. Besomming : Deining 10.900, Elie 20.200, Vios en Curaçao 43.800, KW.99 11.250, KW.101 15.800.

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

	7-2-1957	8-2-1957	9-2-1957	11-2-1957	12-2-1957	13-2-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	3,60- 3,40	3,70- 3,40	3,70- 3,30	3,30- 3,40	3,,30- 3,15	3,40- 3,30
3/4 tong — Sole 3/4	3,40- 3,10	3,40- 3,25	3,60- 3,30	3,05- 2,80	3,20- 3,10	3,50- 3,15
Bloktongen — Sole moyenne	3,90- 3,60	3,90- 3,50	3,80- 3,30	3,30- 3,10	3,60- 3,30	3,60- 3,40
Voor-kleine — Petite	3,90- 3,60	3,60 -3,40	3,80- 3,30	3,40- 3,—	3,20- 3,10	3,60- 3,30
Kleine tongen — Toute petite	3,05- 2,80	3,10- 2,80	3,20- 2,90	3,— 2,75	3,— 2,75	3,10- 2,70
Tarbot, grote — Turbot, gros	3,40- 2,60	3,90- 3,—	3,80- 3,40	3,— -2,30	3,05- 2,90	3,40- 2,60
Middel — Moyenne	72,—	154,—120,—	144,—124,—	122,—98,—	.....	136,—112,—
Kleine — Petite	.....	74,—56,—	77,—60,—	90,—55,—	.....	88,—58,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	43,—	.....	.....	.....
Schol — Plie	33,—25,—	34,—29,—	33,—25,—	29,—21,—	27,—	31,—30,—
Grote iek — Grosses	34,—26,—	38,—31,—	40,—24,—	35,—14,—	26,—25,—	31,—20,—
Kleine iek — Petite	54,—40,—	63,—46, —	68,—40,—	59,—19,—	34,—33,—	50,—25,—
Iek 3e slag — 3e sorte	49,—37,—	57,—39,—	65,—42,—	58,—25,—	33,—30,—	46,—27,—
Platjes — Toute petite	40,—23,—	42,—15,—	36,—27,—	37,—13,—	30,—14,—	39,—18,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	60,—40,—	58,—45,—	43,—32,—	50,—38,—	53,—38,—	50,—37,—
Middel — Moyen	69,—42,—	56,—51,—	48,—42,—	51,—40,—	42,—34,—	52,—36,—
Kleine — Petit	62,—40,—	57,—42,—	51,—30,—	55,—40,—	46,—33,—	48,—28,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	22,—	.....	.....	54,—30,—	26,—20,—	43,—26,—
Kabeljauw — Cabillaud	64,—41,—	53,—34,—	62,—37,—	77,—30,—	86,—39,—	82,—31,—
Gullen — Petit cabillaud	50,—37,—	48,—31,—	38,—30,—	45,—31,—	46,—35,—	45,—27,—
Hozemondhamme — Baudroie	92,—	.....	114,—	.....	.....	120,—80,—
Wijting — Merlan	38,—28,—	40,—24,—	38,—28,—	51,—31,—	42,—30,—	38,—19,—
Schar — Limande	49,—27,—	37,—13,—	32,—15,—	36,—20,—	22,—16,—	36,—26,—
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	92,—	.....	98,—58,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	40,—	34,—
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	27,—20,—	32,—	27,—19,—	36,—25,—	31,—18,—	42,—22,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	37,—	37,—	39,—31,—
Volle haring — Hareng	39,—37,—	.....	.....	58,—55,—	43,—	60,—43,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	25,—17,—	21,—15,—	26,—17,—	26,—18,—	27,—21,—	30,—16,—
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	3,40- 3,—	2,40	2,70	3,40- 2,60	3,20- 2,70	3,60- 2,50
Zeewolf— Loup de Mer	34,—29,—	28,—	30,—28,—	34,—31,—	34,—30,—	36,—31,—
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	54,—
Hondstong — Plie cynoglosse	37,—36,—	41,—34,—	37,—	43,—37,—	44,—40, —	40,—34,—

NIEUWPOORT

	7-2	8-2	11-2	13-2
Grote tong — Grosse sole	50	37	34	40
Bloktong — Sole moyenne	50	47	47	44
Fruittong — Sole 3/4	53	51	49	50
Schone kleine tong — Petite sole	53 3	46	48	51
Kleine tong — Toute petite sole	44	39	42	44
Grote tarbot — Turbot moyen	...-...	...-...	50	44
Middelm. tarbot — Turbot moyen	...-...	...-...	40	35
Varia — Divers	22	26	26	25
Griet — Barbue	...-...	23	23	28
Pieterman — Grande vive	...-...	...-...	35	37
Grote pladijs — Grosse plie	10	4	7	6
Middelm. pladijs — Plie moyenne	10	7	8	8
Kleine pladijs — Petite plie	10	9	6-3	4-6
Deelvis — Portion	...-...	...-...	...-...	...-...
Kabeljauw — Cabillaud	...-...	...-...	...-...	26
Gul — Petit cabillaud	...-...	10	12	14
Keilrog — Raie radiée	...-	...-...	16	19
Rog — Raie	...-...	...-...	11	16
Tilten	9	...-...	9	...-...
Scherpstaarten	9	...-...	7	9
Halve man	...-...	...-...	...-...	...-...
Grote wijting — Gros merlan	10	9	10-12	12
Kleine wijting — Petit merlan	7	6	7	7
Bot — Flet	1	1	1	1
Schar — Limande	14	15	12-8	11-9
Zeehaai — Aiguillat	...-...	...-...	...-...	...-...
Zeehond — Chien de mer	...-...	...-...	7	8
Robaard — Grondin rouge	...-...	...-...	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	10	9	8	8

ZEEBRUGGE

9-2	11-2	12-2	13-2	14-2
32-33	36-38	37-38	38-39	38-39
40-41	42-43	41-42	41-42	44-45
46-48	44-46	46-47	42-43	44-45
54-55	48-49	51-52	51-52	49-50
47-48	48-49	51-52	51-52	50-51
40-42	38-40	38-46	44-45	47-50
32-33	30-32	28-30	40-41	41-42
20-21	18-19	17-18	18-19	20-21
22-24	20-21	20-21	20-21	22-24
...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
4-5	6-7	6-7	6-7	5-6
8-9	56-	6-7	6-7	5-6
11-12	6-7	7-8	8-9	5-6
6-7	4-5	5-6	5-6	5-6
...-...	17-18	15-16	15-16	...-...
...-...	12-13	12-13	12-13	...-...
...-...	...-...	20-21	21-23	18
10-12	11-12	14-15	14-15	12-14
7-8	8-9	9-10	10-11	10-11
8-9	10-11	11-12	12-13	11-12
6-7	5-6	6-7	6-7	7-8
8-9	8-9	10-11	10-12	11-12
...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
9	8	10	11	12
...-...	7	7	7	7
...-...	6	6	6	6
...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
...-...	4	...-...	5	...-...

IJSLANDSE VISSOORTEN

	11-2-1957	12-2-1957	
Schelvis, groot	9,—14,—	11,80-17,60	.....
Middelmaat	8,60-10,40	9,80-11,60	.....
Klein	7,— 9,40	10,20-11,40	.....
Kabeljauw	9,20-12,20	10,40-13,80	.....
Gullen	6,40- 9,40	9,20- 9,80	.....
Wijting	7,20- 9,60	8,40-10,—	.....
Schaat	15,—16,40	17,—19,—	.....
Zeebaars	7,60-11,—	7,40- 9,20	.....
Leng	10,60-14,—	9,80-14,60	.....
Schartong	6,60-10,60	12,—	.....
Heilbot	21,—46,—	25,—43,—	.....
Koolvis	8,20-13,80	10,80-12,—	.....
Hondstong	9,—11,40	9,40-12,—	.....
Zeewolf	10,40-10,80	10,—10,40	.....
Platen	10,60	12,80	.....

VERWACHTINGEN

MAANDAG 18 FEBRUARI :
IJsland : O.297.
Witte Bank : O.173, O.131, O.268.
Kanaal : O.312, O.282, O.300, Z.581.
West : O.276, O.166.
DINSDAG 19 FEBRUARI :
IJsland : O.80, O.395.
Kanaal : O.279, O.155, Oi.156, Z.405.
Witte Bank : O.326.
West : O.152, O.184.
WOENSDAG 20 FEBRUARI :
IJsland : O.86, O.81, O.285, O.324.
Noordzee : O.237, O.231, O.108.
Witte Bank : O.174, O.266, Z.537, Z.547.
West : O.346, O.154.
Vermoedelijk op woensdag van IJsland : O.217.
VERMOEDELIJK :
Van 120 tot 239 PK :
6-2 : O.191 (K).
7-2 : O.147 (W), O.165 (K), O.66 (K).
13-2 : O.532 (W).
14-2 : O.267 (W), O.196 (W), O.77 (W), O.327 (W).
Van 240 PK en meer :
3-2 : O.87 (K), O.235 (K).
7-2 : O.457 (K). O.265 (K).

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
9-2	2	6.575	95.430			
11-2	20	250.800	2.633.030			
12-2	19	175.400	2.037.910			
13-2	26	119.600	1.633.955			
Tot.	67	552.375	6.400.325			

SPROTAANVOER TE OOSTENDE

6-2	22	15.200	30.614	1,99	2,06	2,01
7-2	20	7.160	14.720	2,02	2,09	2,05
9-2	12	8.440	16.840	1,9 6	2,04	1,99
10-2	14	5.970	11.832	1,86	1,99	1,98
11-2	4	750	1.540	2,03	2,11	2,05

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

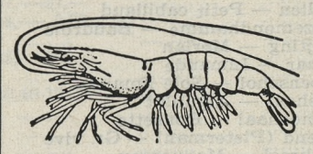
7-2	9	340	16.498	44,—	50,—	48,52
8-2	1	42	1.862	41,—	48,—	44,33
12-2	2	62	1.337	21,—	22,—	21,56

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

7-2	2	406	5.673
8-2	1	965	9.177
11-2	11	23.067	288.798
13-2	9	13.351	169.197

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

7-2	23	4.057	246.457	55,—	64,—	60,71
8-2	30	2.955	199.286	51,—	74,—	67,47
9-2	7	658	36.542	48, —	6 6,—	55,55
11-2	57	9.824	468.853	41,—	54,—	47,72
12-2	6	573	33.348	46,—	60,—	56,60
13-2	4	89	5.518	62,—	——	——



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

GENT

VAN 2 TOT 8 FEBRUARI 1957

Tongen grote 3/4 in kgr. 90 fr. ; Tongen kleine 50-55 fr. ; Tarbot midd. 50 fr. ; Tarbot kleine 28-32 f, Griet 45 fr. ; Grote iek 28-32 fr. ; Platjes 21 fr. ; Rog 19-24 fr. en gekuist 50 fr. ; Kabeljauw 28-45 fr. Gullen 18.23 fr. ; Wijting 18 fr. ; Hondshaai 38 fr. ; Makreel 21 fr. ; Zeebaars 44 fr. ; IJle haring 15 fr. Koolvis 21 fr. ; Verse garnalen 90 frank.

BRUSSEL

VAN 2 TOT 8 FEBRUARI 1957

Tongen, 3/4, 110 fr. ; Tongen v/kleine 82-90 fr. ; Tarbot midd. 98 fr. ; Tarbot kleine 36-45 fr. ; Griet midd. 40 fr. ; Kleine iek 24-30 fr. ; Schelvis midd. 34-40 fr. ; Rog, vlerken, 58-65 fr. ; Kabeljauw 34-50-70 fr. ; Hozemondhamme 60 68 fr. ; Wijting 24-19 fr. ; Hondshaai gepeld 35-50 fr. ; Makreel 22-25 fr. ; Rode Knorhaan 32 fr. ; Zeebaars, repen 52-60 fr. ; Schartong 25-32 fr. ; Volle haring 15-20 fr. ; Verse garnalen 100 fr.

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 9 FEBRUARI

Z.323	5	65	31.070
Z.607	4	50	26.470

MAANDAG 11 FEBRUARI

Z.404	4	65	38.650
Z.467	7	65	34.560
Z.443	9	180	93.320
Z.418	8	85	44.090
Z.500	14	135	97.750
Z.406	1	15	9.370
Z.462	8	110	47.550
Z.270	4	60	27.050
Z.528	13	175	92.820
Z.504	10	125	73.200
Z.526	8	80	57.910

DINSDAG 12 FEBRUARI

Z.454	4	45	30.510
Z.357	10	145	41.320
Z.431	4	35	16.590
Z.472	9	115	64.190
Z.415	3	20	13.090
Z.460	10	105	52.900
Z.456	1	15	10.150
Z.400	7	85	57.320
Z.416	2	30	13.760
Z.351	2	30	19.700
Z.445	4	60	32.390
Z.511	9	145	74.080
Z.553	8	100	53.860
Z.458	9	120	60.930

WOENSDAG 13 FEBRUARI

Z.5448	5	60	38.420
Z.477	20	35	18.660
Z.437	9	145	73.340
Z.463	10	125	63.310
Z.453	4	45	23.560
Z.561	1	50	9.400
Z.30	3	45	21.500
Z.545	4	55	42.440
Z.518	3	45	22.370
Z.408	5	45	26.010
Z.516	8	300	153.160
Z.519	3	35	17.000
Z.473	10	135	71.610
Z.244	4	50	39.180
Z.209	4	50	31.490
Z.430	3	50	24.850

DONDERDAG 14 FEBRUARI

Z.550	4	90	35.800
Z.530	7	60	48.590

AAN-, IN- EN UITVOER VAN VIS IN BELGIE

AANVOER IN FEBRUARI 1956

	1938 T	1938 F	1956 T	1956 F	Prijscoëfficient
IJslandse kabeljauw	191	3,77	804	6,01	159
Andere kabeljauw	162	4,28	654	7,52	176
Gr. IJsl. kabeljauw	74	3,97	711	6,06	153
Andere gr. kabeljauw	45	6,47	446	8,10	125
Totaal bodemvis	2.161	4,22	4.464	7,82	185

In februari 1955, waren deze cijfers 4.470 T à 8,17 F (coëfficient 203)

INVOER IN FEBRUARI 1956

Toegestaan contingent			Ingevoerd	waarvan kabeljauw	waarvan schelvis
Denemarken		80			
Noorwegen		150	T	T	T
Zweden		10	117	66	4
Nederland	-(±40)	±195	158	55	21
	(-40)	±115	1	—	—
Verenigd Koninkrijk		—	318	128	24
West-Duitsland		—	61	30	—
			266	20	9
			921	299	58

In februari 1955 werd 74 T ingevoerd, waarvan 247 T kabeljauw en 41 T schelvis.

UITVOER IN FEBRUARI 1956

	T	waarvan kabeljauw T	waarvan schelvis T
Frankrijk	87	31	1
Nederland	205	8	35
Verenigd Koninkrijk	211	—	—
Zwitserland	3	—	—
West-Duitsland	71	8	4
Belgisch Kongo	8	—	—
	586	47	40

In februari 1955 werd 569 T uitgevoerd, waarvan 21 T kabeljauw en 71 T schelvis.

INVOER IN NOVEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	T	waarvan kabeljauw T	waarvan schelvis T
Denemarken	136	88	3
Nederland (+40 cm)	207	146	22
Nederland (—40 cm)	100	—	2
Verenigd Koninkrijk	47	12	—
Noorwegen	50	5	17
Zweden	5	2	—
West-Duitsland	53	—	—
	598	253	44

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

INVOER IN DECEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	T	waarvan kabeljauw T	waarvan schelvis T
Denemarken	93	69	4
Nederland (+40 cm)	171	94	38
Nederland (—40 cm)	42	—	5
Noorwegen	36	12	17
Zweden	4	—	—
Verenigd Koninkrijk	127	38	—
Duitsland	126	10	—
Totaal	599	223	64

Hierin zijn begrepen : 13.850 kg kabeljauw + 6.591 kg schelvis voor de rokerijen, alsmede 10.000 kg kabeljauw + 60.850 kg koolvis voor de diepvriesinrichtingen.

In december 1955, werd 681 T ingevoerd, waarvan 232 T kabeljauw en 78 T schelvis.

UITVOER IN DECEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	T	waarvan kabeljauw T	waarvan schelvis T
Verenigd Koninkrijk	112	—	1
Nederland	212	12	5
Frankrijk	144	20	—
Belgisch Kongo	8	4	—
Zwitserland	9	—	—
West-Duitsland	19	—	4
	504	36	10

In december 1955 werd 515 T uitgevoerd, waarvan 69 T kabeljauw en 1 T schelvis.

AANVOER IN DECEMBER 1956 (voorlopige cijfers)

	Kg	F	F/kg
Demersale vis	3.277,168	40.743.935	12,43
Pelagische vis	1.281.130	5.476.777	4,27
Schaal- en weekdieren	113.620	3.935.231	34,63
waarvan : garnaal	80.113	3.754.387	46,86
Totaal :	4.671.918	50.155.943	10,73

In december 1955, werd in totaal 6.189.039 kg voor 52.440.391 F aangevoerd (gemiddelde prijs 8,47 F/kg) waarvan 2.877.259 kg demersale vis voor een waarde van 36.045.675 F (gemiddelde prijs 12,53 F).

LESSEN UIT EEN GROOT VISSERIJLAND

Vijftig jaar visserij in Noorwegen

door Prof. G.-M. GERHARDSEN,

aan het Ekonomisch Instituut te Bergen (Noorwegen)

VOORWOORD :

De stad Bergen in Noorwegen bezit een Ekonomisch instituut, waar een leerstoel voor visserijekonomie aan verbonden is. Noorwegen, welke een groot visserijland is, heeft de noodzaak er van ingezien, als eerste land ter wereld, dit vak te laten onderwijzen en visserijekonomen te vormen om het bedrijf dat van dergelijk groot belang is in hun land, te leiden. Professor G.-M. Gerhardsen is met deze kursus belast.

Het Noorse ekonomisch instituut heeft verder een soort hogeschooluitbreiding, welke regelmatig studies en geschriften van haar professoren uitgeeft, teneinde de wetenschap van dit instituut ook bekend te maken aan anderen die niet in staat zijn de lessen te volgen.

Het is misschien geen toeval dat het eerste geschrift dat uitgegeven werd door deze instelling, de brochure is : VIJFTIG JAAR VISSERIJ IN NOORWEGEN, van de hand van Professor G.-M. Gerhardsen.

De professor gaf ons gaarne zijn toestemming om dit boekje te vertalen ten dienste van de lezers van ons blad. Aldus zijn wij gelukkig met de publikatie te kunnen aanvangen, omdat we weten dat al onze lezers het een of het ander zullen kunnen leren uit de Noorse visserijgeschiedenis.

Als inleiding tot de visserijekonomie zijn wij persoonlijk er meer dan ooit van overtuigd dat we ons steeds moeten steunen op wat in het verreden gebeurd is om het heden te kunnen begrijpen en lessen te nemen voor de toekomst. Evenzo met de geschiedenis en de toestanden in andere landen. Vergelijken en lessen trekken is de beste wetenschap. Moge de vertaling van het werk van Professor Gerhardsen al onze lezers nuttig zijn.

J.H.K.

INLEIDING :

We waren getuige van een vreemd drama toen we die avond in februari in het jaar 1955 op de kaai stonden in Florö, nadat we een lange dag toeschouwer geweest waren op de haringvisserijgrond. De lucht scheen geladen met haring. We hadden de vloot de dag door zien vissen en nu kwamen de zware seiners langzaam de haven binnen, volbeladen met het zilver van de zee. Zoeklichten speeden over het water keine bootjes en vaartuigen kwamen en gingen, drukke vissers kwamen aan land om onderrichtingen te ontvangen.

Riemen en zeilen waren sinds lang verdwenen. We stonden tegenover een volledig gemechaniseerd bedrijf, een verzameling uitstekende vaartuigen, uitgerust met echoloden, dieselmotoren, radiotelefonie, gemotoriseerde hupvaartuigen, en flink gedrilde vissers om dit alles te bemannen en te bedienen en niet het minst : een doelmatige organisatie voor de aankoop, de verdeling en de verkoop van de produkten.

Maar dit was de winterharingvisserij. Is deze overal dezelfde langs de kust ? Hebben de moderne hulpmiddelen, welke de tijd te onzer beschikking heeft gesteld, zegen gebracht over de gehele visserijnijverheid ? Zijn de veranderingen sinds de laatste 50 jaar overal even belangrijk geweest ? Over het algemeen kan hierop «ja» geantwoord worden, evenwel zijn de kabeljauwvangsten in het noorden de laatste jaren niet zo rijk geweest en heeft de technische vooruitgang zich daar minder laten gelden. Wie echter in 1905 zou durven dromen hebben dat een derde van de Lofodenvangst zou verwezenlijkt worden met de purse-seine in 1955 en dat nylon lijnen en netten het hoge woord zouden voeren ?

Ten overstaan van de natuur, is de visserij in Noorwegen bijna overal dezelfde gebleven als een halve eeuw geleden. Het enige verschil is dat onze kennis meer uitgebreid is, ons begrip van de gaven der natuur, hun uitbreiding en hun grenzen, is groter geworden en we maken er veelvuldig gebruik van.

Hetzelfde gebeurde met de mensen. Het is nog altijd de «visserboer» welke in Noorwegens zeevisserijbedrijf het grootste aantal telt, zelfs op de winterharinggronden. We mogen echter zeggen dat sinds 50 jaar ook op dit gebied zekere verandering te bespeuren valt welke de moeite waard is van onder verschillende gezichtshoeken bekeken te worden.

De periode van 1905 tot 1955 kan in vier tijdperken verdeeld worden. Het eerste tijdperk loopt van 1905 tot aan de eerste wereldoorlog en was gekenmerkt door de opkomst van de motorvisserij, de purse-seine en talrijke tekenen die wezen op een verandering, onder meer het feit dat steeds meer vreemde vissers de verafgelegen visgronden kwamen opzoeken. De Noorse uitvoer ontwikkelde snel en het aantal afnemers van Noorse vis nam voortdurend toe.

De tweede periode begint in 1914-1915 en duurde tot het einde van 1928. De oorlog was wel geëindigd in 1918, maar de gevolgen er van bleven aanhouden en het duurde verscheidene jaren vooraleer het duidelijk werd dat talrijke radikale veranderingen zich hadden voorgedaan. Hiernaast dient vermeld dat de financiële politiek en de beperkingen in alle landen de moeilijkheden nog verhogen en dat we hieraan niets konden verhelpen.

De derde periode vangt aan in 1929 wanneer de verkoopsorganisaties der vissers hun eerste steun ontvingen. Dit werd de grondslag voor alle verdere wetgeving in dit verband en vormde tevens de inleiding tot een periode van groter aktiviteit op gebied van visserijpolitiek met verscheidene nieuwe vormen die van groot belang waren voor de ontwikkeling en het welzijn van deze nijverheid. Hier, zowel als in andere landen, was deze periode gekenmerkt door overproduktie van voedsel en verkoopmoeilijkheden. Doch daarna trad een tijdperk van verbetering in.

(vervolgt toekomende week)

«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)

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag 7 februari

Sinds enkele weken loopt het in de mijn rond dat een «wettig erkende beroepsvereniging» eindelijk iets gedaan heeft en dan nog uit eigen beweging : een subsidie aan de regering gevraagd om de opslag van de mazoutprijs te dekken. Men vergeet erbij te zeggen dat de vraag reeds na enkele dagen afgeketst werd en dat er bijgevolg hieraan geen gevolg zal gegeven worden. De reders willen echter voor alles gepaaid worden met veel woorden en zoete praatjes.

Vrijdag 8 februari

Van subsidies gesproken, het was Louis Armand, voorzitter van de Franse spoorwegmaatschappij en voorzitter van de internationale vereniging van de spoorwegen, die zegde : «regeringssubsidies moeten niet dienen om een industrie in leven te houden, maar om deze industrie te verbeteren, te experimenteren en te ontwikkelen».

Zaterdag 9 februari

De Mercator doet zijn zoveelste reis ter opleiding van koopvaardijofficieren. Het schip is een belangrijke faktor in de opleiding van zeelieden. Voor de zeevisserij bestaat er geen opleidingsschip, heeft men in al de jaren de noodzaak hiervan niet ingezien. En nochtans het is zoals de heer gouverneur der Provincie onlangs zegde : de beste ruiters worden niet op de schoolbanken, maar wel op een paard gekweekt.

Zondag 10 februari

Dank zij de betaalde — onrechtstreekse — steun van de propagandavereniging voor visverbruik, wordt maandelijks een boekje gratis uitgedeeld aan alle vishandelaars van het land. Wat staat er in dit boekje ? Onder meer het volgende :

1. de vispropaganda in ons land staat beneden alles — geen ernstige kritiek, maar afbreken tot de laatste steen ;
2. de Deense vis is best.

Er staat ook een betaalde aankondiging in van de Nationale Zuiveldienst (Ministerie van Landbouw) dat de beste manier om vis te bereiden er in bestaat BOTER en niets dan verse BOTER te gebruiken.

Maandag 11 februari

Vandaag moest ik echt walgen van sommige partijen vis die te koop geboden werden in de vismijn. Het is niet alleen een schande dat dergelijke vis mag verkocht worden, maar bovendien dat sommige handelaars ze kopen. Dat de etterlaag op de vis te wijten was aan het springen der ingewanden tengevolge van het slechte weer op zee, aldus een afgevaardigde van de rederij. Wat ons meest verwonderd heeft was nochtans het feit dat er een flinke partij rode boon van dezelfde vangst uitgesteld was die niet te lijden had gehad van het slechte weer...

Dinsdag 12 februari

Vorige week werd het budget van het Ministerie van Landbouw in de Senaat besproken. De Minister heeft vandaag zijn beleid verdedigd. Zijn redevoering besloeg eventjes 69 bladzijden en duurde meer dan twee en half uur. Naar het schijnt stond er zelfs geen «komma» over de visserij te lezen.

Woensdag 13 februari

Schipper Van Craeynest krijgt zes maanden schorsing, een zware straf die wel gedeeltelijk verantwoord is wegens zijn arrogante houding, maar in de eerste plaats bedoeld is als een waarschuwing voor Van Craeynest zelf en voor de andere «kandidaat-kapers».

NOORWEGEN SLUIT OVEREENKOMST MET ISRAEL

Bij de nieuwe handelsovereenkomst afgesloten met Israël heeft Noorwegen bekomen dat de produkten van zijn visserij een belangrijke plaats innemen.

Noorwegen zal o.a. uitvoeren : bevroren visfilets, gezouten, gerookte en bevroren haring, bevroren makreel, gedroogde vis en viskonserven.

TWISTPUNTEN

Petroleum en Vis

(Vervolg van vorige week)

In een hoofdartikel dat enkele weken bebroed werd vooraleer gedrukt te worden, schrijft de «Fishing News» het volgende :

De oplossing van het konflikt betekent een verbetering van de internationale betrekkingen. De Engelse visserij heeft alle voordeel gehaald uit het konflikt gedurende de ban, de Engelse handel en nijverheid werd echter belangrijk gehinderd.

IJsland beschikte niet meer over voldoende deviezen om Engelse produkten te kopen en moest noodgedwongen Russisch materiaal kopen welke het in de meeste gevallen niet kon gebruiken.

Het valt niet te loochenstraffen dat van regerings- en van politieke zijde een zekere druk werd uitgeoefend op de reders om het konflikt op te lossen, de onderhandelaars hadden het waarlijk niet onder de markt.

X X X

Dat er oppositie komt van de syndikaten is eigenaardig : ze werden regelmatig op de hoogte gebracht van de stand der onderhandelingen. Wat de vishandelaars betreft, deze zijn er natuurlijk «geren bij» : de prijzen zullen dalen en er zal meer vis om te verkopen op de markt komen.

Wat de verdeling van het contingent over het jaar betreft, dit is een goede zaak geworden : aldus wordt marktoverrompeling vermeden.

Van IJslandse zijde zijn er twee toegevingen te melden : dat de Engelse vissers mogen schuilen binnen de territoriale wateren zonder hun netten op te bergen en dat in sommige omstandigheden het toegelaten is om vis te verkopen in IJsland.

Bovendien merkt Fishing News op dat het een wijze voorzorgsmaatregel was een verzoeningskommissie op te richten voor eventuële geschillen.

Verder hoopt het blad dat in de toekomst IJsland geen eenzijdige beslissing meer zal treffen en de les zal aangevoeld hebben die uit het geschil is voortgesproten.

De visserij in Engeland, aldus het blad, heeft bewezen in dienst te hebben gestaan van het land : ze heeft haar eigen belangen opgegeven ten voordele van de Engelse handelsbetrekkingen met IJsland.

Ons inziens vat de Fishing News, welke toch een zekere standing heeft, de oplossing van het geschil al te simplistisch op, vooral in aanmerking genomen de houding die het heeft aangenomen tijdens de duur van het konflikt.

X X X

Deze zaak kreeg een staartje toen Duitse, Deense en Belgische reders de Engelse reders verzochten dezelfde voordelen te mogen genieten als de IJslandse vaartuigen wanneer rechtstreeks geland wordt in Engelse havens.

De Engelse redersvereniging was hiermede niet verveeld, doch antwoordde dat er wel mogelijkheid zou bestaan een akkoord te treffen, zo deze landen wilden overgaan tot een beperking van de aanvoer in hoeveelheid en soorten.

In Engeland meent men dat de Duitse vloot veel te groot is geworden voor het kleine gedeelte van Duitsland dat in vis kan bevoorraad worden. Bijgevolg moet Duitsland ergens een afzetgebied zoeken in het buitenland. Moest aan deze vraag toegegeven worden, zou er door de Engelse rederijen afgezien worden van het voorkeurrecht dat hun schepen hebben in eigen havens. Andere landen doen het ook niet, doch de Engelsen verklaren de politiek niet te volgen van die landen die zelfs geen vreemde schepen toelaten om hun vangst te verkopen.

En ze besluiten met een groot woord : Wij willen deze politiek niet volgen en zullen altijd vrije toegang geven tot onze markt aan de andere landen, zelfs wanneer we nooit terugkrijgen wat we zelf geven.

Na al het voorgaande moeten we dit gezegde wel met een korreltje zout binnenslikken...

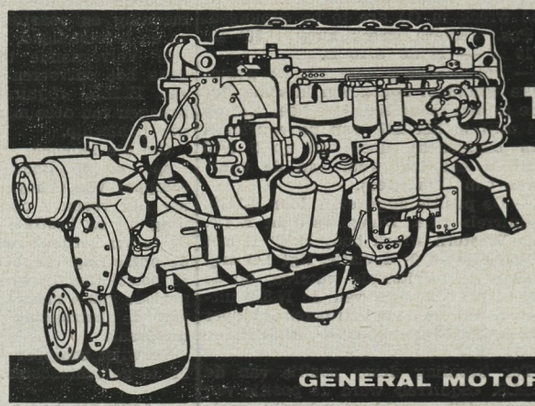
X X X

En aldus valt het doek over een nieuw bedrijf in het internationaal konflikt dat gaat om petroleum en vis, politiek en ekonomie en wachten we op nieuwe feiten, die van de Verenigde Naties moeten komen, om de ontwikkeling van deze vraagstukken verder te kunnen volgen.

Mogelijks komt het intussen wel eens tot een nieuw konflikt. We verwachten er ons weinig aan dat het dergelijke scherpe vormen zal aannemen als dit tussen Engeland en IJsland.

De les die er uit getrokken wordt en de nederlaag van de Engelse reders zal de meesten wel ontmoedigen om nog eens te beginnen met verdedigen der overoude «rechten», die tenslotte op geen enkele internationale rechtsgrond berusten zoals we in een volgende reeks artikelen zullen zien.

J. H. K



GENERAL MOTORS
TWEETAKT-SCHEEPSDIESEL

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

GENERAL MOTORS CONTINENTAL – ANTWERPEN

GM

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

VIJF GULDEN VOOR ELK HARINGMARKJE

De haring, die in elk huisgezin wel op tafel komt, kan tegenwoordig geld opbrengen. De haring, die in het bezit is van een klein en roestvrij staalplaatje in de buik of van een plastic buisje, is namelijk voor de biologen van de landen rond de Noordzee van grote waarde. Zij betalen grif f. 5 voor een dergelijke haring. Alleen de Noren en IJslanders hebben in de afgelopen jaren al 200.000 haringen gemerkt om de trek van de haring vast te kunnen stellen.

De Britten en Duitsers voegden hier nog tientallen duizenden haringen met merkjes aan toe en thans worden de zwerftochten van dit zeebanket vastgesteld.

Het adres voor Nederland is : Centraal Instituut voor Visserijonderzoek, Dokweg te IJmuiden.

BRIEF UIT YERSEKE

DE OESTERVERZENDING TIJDENS DE MAAND JANUARI

In januari 1957 bedroeg de afname in Nederland van oesters : 188.474 stuks tegen vorig jaar dezelfde maand 170.087 ; België nu : 1.878.096 en toen 1.915.748 ; Engeland nu 70.000, toen 70.300 ; Frankrijk dat verleden jaar niet aan de markt kwam, nu 135.400 ; Duitsland nu 141.910, toen 78.780, terwijl «diverse landen» nu 63.930 tegenover vorig jaar 33.174 stuks voor hun rekening namen. In totaal nu : 2.477.810 en vorig jaar : 2.268.089 Een voordelig verschil voor januari 1957 van ruim 200 duizend stuks. Niet slecht. Alleen vragen wij ons af, waarom nu afnemers (behalve Engeland) meer afnamen.
't Verschil in België is niet zo groot maar toch is er achterstand. Men is verwonderd dat ondanks de goede verzending er nog geen sprake is van tekort aan oesters. Integendeel ! Steeds meer neigt men tot de mening, dat lang niet alle voor de verzending in aanmerking komende soorten zullen kunnen worden geleverd. Zij die zich verwonderen over nog zoveel oesters, hebben blijkbaar de aanwezige voorraden onderschat.

WORDT HET OESTERBESLUIT TOCH VERNIETIGD

We vernemen dat het kollege van beroep voor het bedrijfsleven besloten heeft de uitspraak omtrent het verzoek tot vernietiging van het oesterbesluit acht weken te verdagen. Ter verduidelijking diene, dat het oesterbesluit de naam is voor de regeling die voor seizoen 1956-'57 werd getroffen tot «sanering van de oesterhandel». Hierin werden kontingenten voor de verschillende verzenders vastgesteld.
Zij die niet tevreden zijn met hun toewijzing, benevens andere verzenders die ondanks alles voor vrije handel zijn, hebben dit verzoek om vernietiging van dit besluit verzocht. Men meent in oesterkringen te mogen hopen op vernietiging. Wijl de beslissing acht weken wordt uitgesteld, zal het voor dit seizoen niet veel verschil opleveren hoe de beslissing ook uitvalle. Van meer betekenis zou een eventuele vernietiging zijn voor de toekomst.

KOMBINATIE VAN ZAAIOESTERS KWEEKERS

Enige kwekers die de vastgestelde prijzen voor zaaioesters te laag vinden, zouden gezamelijk 80 duizend kilos zaaioesters uitzaaien op twee door hen verkregen prima oesterpercelen. Het zou in de bedoeling liggen straks in 't nieuw seizoen voor eigen rekening te verzenden. Alleen zij die uitsluitend panne-oesters ter beschikking stellen, worden toegelaten tot de kombinatie. Als de handel vrij wordt, kan er een felle strijd worden verwacht tussen oude en nieuwe verzenders.

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

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

(107)

TWEEDE KAMER OP BEZOEK

Scheveningen vraagt nieuwe buitenhaven

De leden van de vaste commissie der Tweede Kamer in Nederland zijn vorige week donderdag opnieuw geconfronteerd met de problemen rond de haven van Scheveningen. De dag was georganiseerd door de Stichting van de Nederlandse visserij met als hoogtepunt de gedachtenwisseling over het Scheveningse probleem in het Kurhaus, die werd geleid door de reder D.A. den Dulk.

Na een bezoek aan een diepvriesbedrijf en de Scheveningse motortrawllogger «Noorderkroon» SCH. 55 kwam men bijeen in het Kurhaus, waar door de heer D.A. den Dulk ondermeer werd gezegd : «Scheveningen zal de ontwikkeling van de visserij in de toekomst niet meer kunnen meemaken, wanneer de buitenhaven niet wordt verbeterd. De na de oorlog gebouwde en nog te bouwen schepen hebben een grotere diepgang dan de vooroorlogse vaartuigen, zodat de eis van een grotere diepte van de buitenhaven steeds dringender is gaan worden. Verbetering van de buitenhaven zal dan eindelijk tot gevolg hebben, dat de vissersschepen niet meer aan getijden zijn gebonden en de haven veilig in en uit kunnen varen.

De heer den Dulk toonde zich zeer optimistisch omtrent de kansen van de havenverbetering. «We weten, dat de regering haar oorspronkelijke standpunt ten aanzien van de havenplannen heeft gewijzigd», aldus deze Scheveningse reder,»

De plannen zijn gereed. Wat in 1922 al als juist en billijk werd erkend en alleen op technische gronden werd verworpen, kan men in 1957 toch niet aan Scheveningen onthouden». Het ontwerp voor de nieuwe haven heeft het fiat van het Waterloopkundig Laboratorium. De schepen met een diepte van 3.60 meter moeten tegenwoordig al wachten tot het tij gunstig is en zijn haven kunnen binnenlopen. Thans zijn ettelijke trawlers met een diepgang van 4 meter in aanbouw... Het is niet verantwoord, dat deze schepen met hun lading zovele uren voor de haven moeten wachten.

Niet alleen in de schepen, maar ook aan de wal zijn investeringen van vele miljoenen door het Scheveningse vissersbedrijf gedaan, aldus de heer den Dulk. Het is bezig zich te ontwikkelen tot een moderne Europese visserijhaven.

Tijdens de gedachtenwisseling heeft prof. Thierry nog geantwoord op een vraag, of het nieuwe ontwerp voor de haven geen verzanding van de nieuwe buitenhaven inhoudt. De conclusie van prof. Thierry luidde, dat aantasting van enige betekenis van het Scheveningse strand niet gevreesd hoeft te worden en dat ook geen verzanding van de haven dreigt. De bestaande strandhoofden houden het zand vast en door verlenging van deze hoofden en de aanleg van een nieuw hoofd zou het gevaar nog verder beperkt kunnen worden.

PLAN BOUW RESTAURANT NOG NIET VERDER

De uitvoering van het indertijd gemelde plan tot de bouw van een restaurant op de kop van de Vissershaven te IJmuiden wacht nog steeds op de goedkeuring van hogere instanties. De beheerder van de kantine in de vishallen te IJmuiden, de heer A. Stam is de initiatiefnemer voor de bouw van dit restaurant. De gemeente Velsen heeft er al haar fiat aan gegeven.
Het restaurant krijgt een dakterras, waardoor een fraai uitzicht wordt verkregen over de IJmuidens havens en pieren. Een deel van het restaurant zal bestemd zijn voor de toeristen en het ander voor de IJmuidense havenwerkers. Het krijgt in dit tweede deel dus meer het karakter van een volkskoffiehuis.

PROTEST VAN HANDELAREN IN SCHEVENINGEN

De vishandelaren in Scheveningen verenigd in de vereniging «Vrede» hebben vorige week in de hallen geprotesteerd tegen de handelwijze van een aantal schippers van viskotters, die een deel van de vangst regelrecht aan de consument verkochten. Het levert de bemanning van de kotters meer op, maar het betekent, aldus de handelaren, een ondermijning van de handelsbelangen. Donderdagmorgen weigerden de handelaren een partij vis te kopen. De voorzitter van «vrede» de heer A. Dijkhuizen, merkte daarbij op, dat de controleurs van de Algemene Inspectie Dienst, die er voor dienen te zorgen dat geen vis buiten de afslag om wordt verkocht, meestal door afwezigheid schitteren.
«Als de overheid het dan niet doet, dan zullen we ons zelf tegen de praktijken van de vissers moeten beschermen», aldus de heer Dijkhuizen. Hij stelde de handelaren voor de aanvoer van ongeveer 15 schepen niet te kopen. Hetgeen geschiedde.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Schipper Van Craeynest zes maanden geschorst

UILENSPIEGELSTREEK KOMT HEM DUUR TE STAAN

Woensdagnamiddag velde de Onderzoeksraad in deze ophefmakende zaak, een vonnis welke de ogen zal openen van vele schippers.

De Onderzoeksraad werd op 7 juni 1956 door dhr Rijkskommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart geroepen, om in zake tuchteloosheid — wederspannigheid van schipper Van Craeynest André aan boord van de N.820 «Wilhelmina», tegenover Britse Overheden in het kanaal op 8 april 1956, eventueel tuchtmaatregelen te nemen.

Uit het onderzoek is gebleken dat :

De N.820 «Wilhelmina» onder het bevel stond van dhr Van Craeynest A., 34 j. oud, drager van het brevet van schipper 2e klas.

De N. 820 «Wilhelmina» verliet op 7 april 1956 de haven van Nieuwpoort, om de visserij te gaan bedrijven in het Engels kanaal bewesten Dungeness.

Op 8.4.1956 werd schipper Van Craeynest A. door het Britse visserijwachtschip «Squirrel» in overtreding genomen van de bepalingen betreffende het verbod van vissen in de territoriale wateren. Een matroos van de «Squirrel» werd aan boord van de N. 820 geplaatst; schipper Van Craeynest kreeg het bevel het wachtschip te volgen naar Newhaven. Na zulks gedurende een 5 tal minuten te hebben gedaan, veranderde schipper Van Craeynest zijn koers en onttrok zich aldus aan het gezag van de Britse arresterende overheid.

Na zijn ontsnapping bracht de betrokken schipper van de N.820 de Britse matroos aan boord van het lichtschip «Varne» en stevende nadien terug naar Nieuwpoort.

De Raad nam ingselijks kennis van de scheepsverklaring neergelegd door betrokken schipper Van Craeynest A.

Ter Openbare Terechtzittingen van 13 juni 1956 nam de Raad betrokken schipper Van Craeynest in verhoor.

Ter Openbare Terechtzitting van 4 juli 1956 kreeg de Raad kennis van een uittreksel van het officiëel verslag van de bevelvoerende officier van H. M.S. «Squirrel».

De Raad deelde de inhoud van dit verslag mede aan betrokken schipper Van Craeynest, die verklaard had de Engelse taal machtig te zijn.

Ter Openbare Terechtzitting van 9 januari 1957, gaf de Raad betrokken schipper Van Craeynest kennis van het officiëel verslag met bijvoegsels van de bevelhebber van H.M.S. «Squirrel», alsook van de verklaring afgelegd door dhr Boniface.

Betrokkene Van Craeynest verklaarde de inhoud dezer stukken te hebben begrepen en voegde hieraan o.m. toe:

«Ik zowel als mijn maats aan boord, hebben gevraagd een boeitje te leggen wat geweigerd werd, dit meermaals.

De Engelsen hebben de positie bepaald bij middel van de radar. Wij kunnen de juiste positie niet bepalen op een tiende van een mijl na. Ik durf van mijn kant ook onder eed verklaren dat wij niet in de Engelse territoriale wateren waren, ik bepaalde mijn positie op de gepeilde diepten en ken die omgeving daar zo goed dat ik steeds kan zeggen waar ik ben.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

Op 8 april 1956 deed het H.W. te Dungeness zich voor rond 21 u. 27' G.M.T. met een rijzing van 21 voet weze 3 1/2 vadem boven het gemiddeld peil van laag water stroomtij.

— Op 8 april 1956 rond 23 u. G.M.T. was de getijhoogte op de plaats waar de N.820 zich bevond 18 voet, weze 3 vadem boven het gemiddeld peil van laag water springtij.

— Wanneer de N.820 rond 21 u. 30' G.M.T. met zijn dieptemeter 21 vadem peilde dan kwam zulks overeen met een op de kaart aangeduide diepte : 17 1/2 vadem.

— Wanneer de N.820 rond 23 u. G. M.T. nog 21 vadem peilde, dan kwam zulks overeen met een op de kaart aangeduide diepte van 18 vadem.

— Volgens de aanduidingen op de zeekaarten uitgegeven door de «Hydrographic Office» van de Britse Admiraliteit doen dergelijke diepten zich op menigvuldige plaatsen voor, op min dan 3 mijl van de laag waterlijn t.t.z. in de Britse territoriale wateren.

— Bezuiden en beoosten van de vuurtoren van Dungeness doen er zich met H.W. diepten voor van ongeveer 20 en ongeveer 21 vadem op min dan 1 mijl van de kust.

— De vuurtoren van Dungeness geeft een witte schittering van 1 1/4 sec. om de 10 sec. en is zichtbaar op 17 mijl.

In dezelfde toren is er een groen en een rood vast licht zichtbaar op 13 mijl.

— De vertrek positie 50° 51' N — 0° 52' 0 opgegeven door schipper Van Craeynest ligt ongeveer 1 mijl buiten de territoriale wateren.

Wanneer er vanuit die positie O.N. O. gekord wordt, dan wordt de grens van de territoriale wateren bereikt na 1 mijl 7/10 gelopen te hebben. Onder deze O.N.O.-lijke koers worden er zowel buiten als binnen de territoriale wateren diepten ontmoet die schommelen tussen 17 en 21 vadem naar gelang het laag water, hoog water kranktij of stroomtij is.

Onder de W.Z.W.-lijke koers verminderen de diepten en schommelen deze tussen 15 vadem en 21 vadem.

— Volgens de verklaring van schipper Van Craeynest was zijn positie op 7 april 1956 om 19 u. 20' 50° 51' N — 0° 52' 0.

Van daaruit werd W.Z.W. en O.N.O. gekord.

De W.Z.W.lijke koers verwijderde van de kust, de O.N.O.-lijke koers bracht het vaartuig dichter bij de kust en wel zodanig dat het zich van uit de opgegeven positie na 1 m 7/10 te hebben afgelegd, binnen de territoriale wateren moest bevinden.

Op 8 april 1956 om 22 u. 30' zou de positie 50° 51' N en 0° 58' 0 geweest zijn t.t.z. na O.N.O. en W.Z.W. gestuurd te hebben zou het vaartuig op dezelfde breedte gebleven zijn doch zou zich 6' meer naar het oosten hebben verplaatst.

Op het ogenblik van het praaien door H.M.S. « Squirrel » t.t.z. op 8 april rond 23 u. 50' en na tussen 22 u. 30' en 23 u. 50' WZW gestuurd te hebben zou de N.820, volgens de verklaring van de schipper, zich steeds op dezelfde breedte bevonden hebben als op 22 u. 30', doch 6' meer bewesten.

— De «Admiralty Notice to Mariners Nr. 1255» van 1956 vermeldt :

Week ending 19th of may 1956.

1) A depth of 8 fathoms 2 feet «Wk» is to be substituted for the dangerous wreck in position 56° 53' 40" N — 1° 01' 55" E (Approx.). On chart 2182 A the wreck is to be expunged.

2) The light buoys NE and SW of the wreck in (1) are to be expunged.

Pos. western wreck buoy : 56° 53' 6/10 N — 1° 01' 8/10 E.

— Volgens de positie van de westelijke wrakboei opgegeven in «The Notice to mariners» ligt deze boei niet op 1,4 mijl in het 117° van de vuurtoren van Dungeness, doch wel op 2 7/15 mijl in het 118° waar van de vuurtoren van Dungeness.

— De positie opgegeven door H.M.S. «Squirrel» t.t.z. Dungenesslight N.47°. Een Western wreck buoy N.80° E met 8° variatie en 0° deviatie, ligt 1/2 mijl binnen de territoriale wateren, op de ONO-lijke koerslijn van de N.820 uitgaande van de door betrokken schipper opgegeven vertrekpositie 50°51'N — 0° 52' 0.

Ter bepaling dezer positie van de H.M.S. «Squirrel» werd de positie van de westelijke wrakboei gebruikt, zoals vermeld in «The Notice Mariners» t.t. z. op 2 7/15 mijl in het 118° waar van de vuurtoren van Dungeness.

— Het Varne L.S. ligt op ongeveer 11 1/2 mijl in het 82° waar van de vuurtoren van Dungeness.

Al het hierboven overwogen en in aanmerking nemend :

a) Dat volgens een arrest van het Verbrekingshof in datum van 28 september 1931, volgens hun gebruikelijké zin de woorden «beroepsplichten» dienen verstaan te worden als vormende een geheel van regelen die niet uitsluitelijk de technische bekwaamheden van belanghebbenden betreffen, maar de plichten van allerlei slag waarvan zij in het uitoefenen van hun beroep moeten voldoen en wier volbrenging het behoud van deugdelijk uitoefenen en waardigheid van het beroep verzekeren;

b) Dat ieder kapitein of schipper gehouden is al zijn plichten jegens de inlandse en buitenlandse maritieme overheden met nauwgezetheid te vervullen, hoe groot het offer daardoor voor hem moge wezen ;

Dat zich aan het toezicht van deze overheden onttrekken een onbeleefde handeling en een tuchteloosheid jegens hen vertegenwoordigt ;

c) Dat wanneer schipper Van Craeynest A. de vlucht heeft genomen, na door een met rechtsmacht beklede bevelvoerder van een visserijwachtschip onder arrest te zijn verklaard en bevel te hebben gekregen zich onder geleide van een vertegenwoordiger van deze bevelvoerder naar Newhaven te begeven, hij niet alleen een daad van weerspannigheid van het gezag dezer overheid pleegde doch insgelijks een daad van verregaande insubordinatie; daden die van aard zijn onze zeevissers in diskrediet te brengen ;

d) Dat door de vlucht te nemen in de omstandigheden zoals hierboven vermeld, schipper Van Craeynest A. zijn bemanning en zijn vaartuig bloot stelde aan zekere maatregelen tot dewelke het visserijwachtschip had kunnen overgaan;

e) Dat onze zeelieden niet uit het oog mogen verliezen dat zij zowel op zee als in de vreemde, een sociale rol te vervullen hebben en in zekere zin het vaderland vertegenwoordigen ; dat het hun plicht is zich steeds met welvoegelijkheid en eerbied te gedragen en dat zij op die manier hun beroep hoger zullen doen waarderen en de goede faam van onze zeelieden bevestigen. Is de Raad van oordeel dat betrokken schipper Van Craeynest A. zich plichtig heeft gemaakt aan de drie volgende feiten :

1) Te hebben gevist in de Britse Territoriale wateren tengevolge van ondoelmatige plaatsbepalingen gebaseerd op volstrekt eigenzinnige bergingen van navigatie; waarschijnlijk in de stellige overtuiging verkerend dat hij zich buiten de Britse Territoriale wateren bevond.

2) Wederspannigheid aan het gezag van een met rechtsmacht beklede bevelhebber van een visserijwachtschip ; hierdoor bovendien vrijwillig zijn bemanning en vaartuig aan zekere gevaren blootstellend.

3) Verregaande tuchteloosheid wegens het ontvoeren van een matroos van H.M.S. «Squirrel» en het overbrengen van deze matroos op het «Varne» lichtschip.

Om die redenen,

spreekt de Raad tegen betrokken schipper Van Craeynest A. wat betreft het feit vermeld onder 1) een vermaning uit en bestraft hem, wat betreft de feiten vermeld onder 2) en 3) met de ontzetting van het recht om in deze betrekking te varen gedurende een periode van 6 maand, dit vanaf de dag van de betrekking van onderhavige uitspraak.

Verwijst schipper Van Craeynest A. in de gerechtskosten.

VERGAAN VAN O.271

De Raad hoorde eerst het pleidooi van Mter Felix, verdediger van schipper Verbiest van O.271 die in december 1955 in de havengeul te Oostende in aanvaring kwam met O.170 en zonk. Voor Verbiest had het openbaar ministerie een schorsing gevraagd van één week en voor schipper Calcoen van O.170 een vermaning. Pleiter is van oordeel dat de kleine fout van Verbiest geen rechtstreekse aanleiding gaf tot de aanvaring en dat integendeel Calcoen, door een ongemotiveerde koerswijziging, de aanvaring veroorzaakte. Daarbij gaf Calcoen volgens hem geen signalen en had ook niemand op uitkijk gezet. Mter Felix besluit dat de handelwijze van Verbiest volledig gerechtvaardigd was door de omstandigheden en vraagt dan ook dat, zo de Raad niet kan besluiten tot vrijspraak, dan een lichte straf zou uitgesproken worden. Uitspraak op 13 maart.

STRANDING VAN O.247

Op 22 november 1955 strandde de O.247 ten Westen van het Westerstaketsel van Kales. De Raad hoort matroos Lycke Roger die de verklaring van schipper Danneel als zou er op het staketsel van Kales geen groen licht te zien zijn geweest, bevestigt. De Raad zal nu nog schipper Haelewyck Roland van O.337 dagvaarden gezien dit schip achter de O.247 vaarde. Voortzetting op 13 maart.

STRANDING IN DE HAVEN VAN ZEEBRUGGE

Op 3 april liep de Z.420 onder bevel van schipper Frans Vlietinck vast in de haven van Zeebrugge. Uit het onderhoor van de betrokken schipper blijkt dat deze niet wist dat de haven gesloten was daar hij geleidelichten verwarde met het sluitingslicht. De rijkscommissaris spreekt onmiddellijk zijn strafvordering uit, wijst op de nalatigheid van Vlietinck doch vraagt, rekening houdend met zijn jarenlange onberispelijke zeemansloopbaan, een waarschuwing. Uitspraak op 13 maart.

STRANDING VAN Z.510

De Z.510 «Blauwvoet» strandde op 29 januari 1956 ten Westen van Oostende. De Raad velt vonnis in de zaak en komt tot de conclusie dat de schipper Vanmassenhove Fr., niettegenstaande hij zijn schip zonder schade weer vlot kreeg, schuldig is aan onvoorzichtige navigatie in de mist. Rekening houdend met de spontane oprechtheid van de betrokkene, bestraft de Raad hem met een vermaning.

VERGELIJKENDE AANVOERSTATISTIEK — Oktober 1955-1956

SOORTEN	AANVOER 1955	AANVOER 1956	OPBRENGST 1955	OPBRENGST 1956	GEM. PRIJS 1955	GEM. PRIJS 1956
IJsland Kabeljauw Gr.	180.664	202.469	2.704.205	2.816.890	14,97	13,91
Mid.	54.566	66.167	559.670	571.820	10.26	8.64
Kl.	8.253	22.350	46.010	100.460	5.57	4.49
TOTAAL	*243.483*	*290.986*	*3.309.885*	*3.489.170*	*13.59*	*11.99*
Noordzee Kabeljauw Gr.	145.098	88.983	2.635.500	1.668.164	18.16	18.77
Mid.	56.783	42.858	663.336	474.259	11.68	11.07
Kl.	60.255	41.894	365.427	195.460	6.07	4.67
TOTAAL	*262.136*	*173.645*	*3.664.263*	*2.337.883*	*13.98*	*13.46*
IJsland S.V. Gr.	33.800	68.078	523.145	802.960	15.48	11.79
Mid.	66.293	126.845	544.545	806.230	8.21	6.36
Kl.	42.350	23.002	199.520	89.360	4.71	3.88
TOTAAL	*142.443*	*217.925*	*1.267.210*	*1.698.550*	*8.90*	*7.79*
Noordzee S.V. Gr.	1.834	4.681	26.220	41.540	14.51	8.87
Mid.	47.490	71.439	357.230	488.160	7.52	6.83
Kl.	273.398	186.022	1.014.185	781.304	3.71	4.20
TOTAAL	*322.722*	*262.142*	*1.398.035*	*1.311.004*	*4.33*	*5.00*
Schol	321.498	302.060	2.558.124	2.612.138	7.96	8.65
Rog	278.318	259.348	2.317.762	1.857.873	8.33	7.16
Tarbot	85.061	88.949	1.806.951	1.889.903	21.24	21.25
Tong	307.855	256.283	11.998.843	10.831.893	38.97	42.27
Wijting	327.917	446.032	1.482.373	1.675.245	4.52	3.76
Andere Soorten	1.366.263	1.845.232	9.983.256	12.087.564	7.30	6.55
TOTAAL BODEMVIS	*3.657.696*	*4.142.638*	*39.786.702*	*39.791.283*	*10.88*	*9.61*
Bastaardmakreel	2.030	900	4.315	1.930	2.13	2.14
Volle Haring	1.729.808	1.075.148	7.576.212	5.896.293	4.38	5.48
Sprot	143.433	180.643	1.531.879	1.095.128	10.68	6.06
Makreel	22.011	15.732	159.569	126.867	7.25	8.06
Andere	369	1.340	1.950	2.859	5.28	2.13
TOTAAL PEL. VIS	*1.897.651*	*1.273.763*	*9.273.925*	*7.123.077*	*4.89*	*5.59*
Garnaal	242.060	103.829	3.133.408	3.579.474	12.94	34.47
Andere	65.621	51.573	403.993	288.052	6.15	5.58
TOTAAL SCH. & WD.	*307.681*	*155.402*	*3.537.401*	*3.867.526*	*11.50*	*24.89*
ALGEMEEN TOTAAL	*5.863.028*	*5.571.803*	*52.598.028*	*50.781.826*	*8.97*	*9.11*
IJslandvis	1.383.412	1.977.827	11.449.365	14.103.616	8.28	7.13
Noordzeevis	2.274.284	2.164.835	28.337.337	25.687.607	12.45	11.86

Havenbeweging

OOSTENDE

Gedurende de maand januari 1957 was de scheepvaartbeweging als volgt :

Bij het invaren vinden we op de eerste plaats de Belgische vlag met 29 eenheden metende 12.064 ton op de tweede plaats volgt de Nederlandse vlag met 21 eenheden metende 4.698 ton ; dan volgen de Duitse en Engelse vlaggen elk met 2 eenheden metende onderscheidelijk 771 ton en 402 ton en de Spaanse vlag met één eenheid metende 1.247 ton.

In totaal deden 55 zeeschepen met een gezamelijk tonnemaat van 19.182 T.M. de Handelsdokken aan en 55 zeeschepen met een gezamelijke tonnemaat van 19.101 vaarden de handelsdokken uit.

WE VOERDEN VOORAL IN

7.000 ton stookolie door 10 zeeschepen ;
4.803 ton kolen uit Groot-Brittannië door 12 schepen ;
594 stds hout uit Zweden en Finland door 2 schepen ;
150 stds. telegraafpalen uit Noorwegen door 1 schip ;
971 ton stukgoederen uit Groot-Brittannië aangevoerd door 15 schepen ;
300 ton cokesgruis uit Groot-Brittannië aangevoerd door één schip
In totaal werden 18.830 ton goederen door 55 zeeschepen aangevoerd.
Vergeleken met de maand januari 1956 is er een vermeerdering van de invoer van 12.076 ton.

Werden meer ingevoerd :
mazout : ongeveer 6.000 ton ;
chemische produkten : 2.000 ton ;
kolen : ongeveer 3.000 ton.

WE VOERDEN VOORAL UIT

2.393 ton stukgoederen naar Groot-Brittannië door 23 zeeschepen ;
1.285 ton dakpannen eveneens naar Groot-Brittannië door 2 zeeschepen
In totaal werden 3.678 ton goederen door 55 zeeschepen uitgevoerd.

De regelmatige lijn Oostende-Dover verzekert door de staatspaketboten boekte gedurende de maand januari 1957, 64 reizen ; 9.028 passagiers werden ontscheept en 16.026 ingescheept ;
416 auto's werden gelost en 422 geladen ;
Vergeleken met de maand januari 1956 werden 105 passagiers meer ontscheept en 4.711 meer ingescheept ; 54 auto's meer gelost en 15 meer geladen.

Week van 6 tot 12 februari

INVOER

800 ton zand van Holland ;
3.100 ton stookolie ;
1.300 ton kolen van Groot-Brittannië en Duitsland bestemd voor de elektriciteitscentrale en de plaatselijke koleninvoerders ;
200 stuks vee van Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;

Stukgoederen van Groot-Brittannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER

200 ton cement naar Groot-Brittannië ;
400 ton dakpannen eveneens naar Groot-Brittannië ;
Stukgoederen naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was als volgt :

HAVENSTATISTIEK BRUGGE-ZEEBRUGGE

In januari 1957 zijn 144 zeeschepen, metende 173.118 ton, de haven binnengelopen, tegen 161 zeeschepen, metende 199.512 ton in januari 1956.

De ladingen in januari 1957 bedroegen 54.047 ton bij de aanvoer en 34.644 ton bij de uitvoer, tegen respektivelijk 78.601 ton en 45.662 ton in januari 1956.

De binnenscheepvaart telde in januari 1957, 162 lichters, metende 57.206 ton met 40.394 ton goederen bij de uitvoer, tegen respektibij de aanvoer en 9.108 ton goedevelijk 169 lichters, metende 62.980 ton met 29.639 ton goederen bij de aanvoer en 26.971 ton goederen in januari 1956.

De algemene goederenbeweging gedurende de maand januari bedraagt 138.193 ton tegen 180.873 ton goederen gedurende de maand januari 1956.

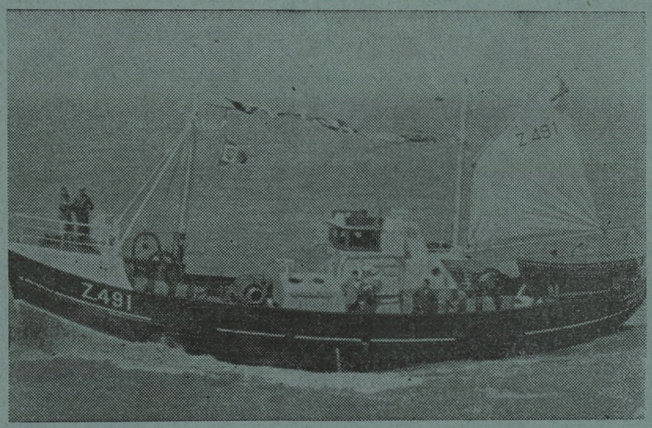
Op de stadskanalen registreerde men gedurende de maand januari 1957, 99 lichters metende 27.415 ton tegen 82 lichters, metende 23.761 T. gedurende hetzelfde tijdperk in '56.

— Z.

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

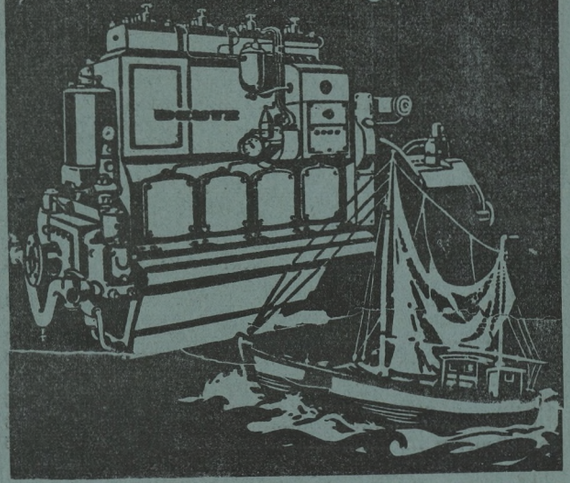
Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI, OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01 Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen



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

*

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

*

LUIK :
Tel. 23.33.93
Telegram : Léoneessel Luik

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

185V