



HET VISSERIJBLAD

DAG DER ZEELIEDEN TE OOSTENDE



De hulde aan het monument.

Onderaan : De talrijke bloemengarven.

VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

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

(100)

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

(96)

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

(80V)

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

81

GLAS en ZOON
Specialiteit in : Witte kabel-
jauw, Vlootvleugels, Tarbot
en Heilbot
Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huis 5721
IJMUIDEN - HOLLAND

(120V)

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

(98)

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

(523V)

«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)

REDERS,

Helpt mede aan de
prijzverminderingen
KOOPT BIJ UW
COOPERATIEVE

S. C. A. P.


H. BAELSKAAI, 27 — Tel. 729.51

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

(11)

★ WINCHES
en
★ HYDRAULISCHE
STUURMACHINES
voor de visserij

 **werktuigen**
Giessen

KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND



118

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)

Net VISSERIJBLAD

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

Verantw. Druk-Uitgeefster
Simonne B. LINNE
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

Moet het visserijonderwijs hervormd worden ?

De vaststellingen van de beschouwingen tijdens de voorgaande weken gepubliceerd, hebben in mij het geloof versterkt dat de huidige formule : visserijonderwijs uitsluitend voor de vissersbevolking, wel niet verkeerd, maar wel zeer onvoldoende wordt.

Moeten er dan nieuwe visserijscholen opgericht worden in het binnenland ? Dat ware niet alleen verkeerd, maar tevens een grote geldverspilling en we zijn er 1000% zeker van, dat onze regering, die al niet ruim is met haar aandacht en subsidies voor het oplossen van visserijvraagstukken, hiervoor zeker niet zou genegen zijn.

Dat is ten andere niet nodig ook. Er bestaan andere mogelijkheden.

—0—0—0—

We kennen de juiste verhoudingen niet in de Ibischool, maar we weten toch dat er naast de visserswezen in deze instelling opgenomen, een ander gedeelte visserskinderen is om het jaarlijks toegelaten contingent aan te vullen.

Heeft men er al eens aan gedacht de openstaande bedden aan te vullen met kinderen uit het binnenland die willen visser worden ? Het moeten daarom niet noodzakelijk jongens zijn van hun zesde jaar af, maar liefst kinderen die slechts de laatste jaren volgen, vier maal meer niet-visserswezen dan thans zouden kunnen opgeleid worden tot visser. Zou men deze kinderen niet kunnen halen uit wezenhuizen in het binnenland of zelfs de kinderen die door de vrederechter worden opgegeven als hebbende kans hun leven goed voort te zetten zo ze in de ideale omgeving terecht komen ?

—0—0—0—

En van de Ibischool denken we op de opleidingsschepen die deze instelling tot voor enkele jaren had doch wegens de economische moeilijkheden van het bedrijf moest van de hand doen.

Een visserijopleidingsschip zou een andere aantrekmogelijkheid betekenen. Bij gebrek aan de nodige kredieten zouden de bestaande «Hinders» reeds voldoende kunnen geven, hoewel een speciaal gebouwd opleidingsschip meer nut zou opleveren.

Internationaal wordt thans voorzien de aanmonstering vóór 15 jaar te verbieden, zodat nog meer kans bestaat op afval, wanneer de jongens die wel besloten zijn naar zee te gaan zullen verplicht worden tussen hun 14e en 15e jaar van op de wal te kijken naar de zee waarvoor ze toch opgeleid werden.

Een visserijschoolschip zou aan alle visserijscholen geregeld de mogelijkheid geven de theoretische lessen met zeer praktische opleiding aan te vullen. De leerlingen zouden er gemakkelijker en geleidelijk hun zeebenen krijgen vooraleer aan te monteren waar er nu velen, na een eerste reis van tien tot twintig dagen voortdurende zeeziekte, er spoedig genoeg van krijgen en voor goed.

Tijdens de verloven zou het schip kunnen blijven varen om jongens uit het binnenland gelegenheid te geven kennis te maken met de zee en misschien de zee getrouw te blijven. Komen er immers niet geregeld vissers uit de Sea-scoutmiddens ?

—0—0—0—

Als scholen voor de visserskinderen kunnen onze visserijscholen best blijven bestaan en de leerlingen voorbereiden tot de speciale spoedkursussen die op het einde van de schooljaren gedurende enkele maanden worden ingericht en waar de kandidaten uit het binnenland ook aan kunnen deelnemen.

Dit is de oplossing zoals ik ze zie. Er zijn misschien meer, andere en zelfs betere gedachten ?

Voor motoristen dient in elk geval ten spoedigste gezorgd. De nieuwe wet die nog voor de zomer zal gestemd worden, laat toe ook motoristen uit de vakscholen aan te werven. Ook dit kan aanleiding geven tot verbetering als men deze mogelijkheid voldoende propagandistisch benut.

—0—0—0—

Het aanbod van de kust daalt jaarlijks, de vraag in het binnenland bestaat, maar is voorlopig een onbekende. De voorgestelde hervormingen laten toe, zonder veel avonturen en kostbare inspanningen ook die vraag te voldoen, hoe klein ze ook zou kunnen zijn.

Vooraleer we de vraag uitlokken en aanmoedigen, moeten we de middelen scheppen om nieuwe krachten op te leiden en deze mogelijkheid bestaat mits een hervorming, of liever een aanpassing van het bestaande visserijonderwijs.

De visserij is zeer konservatief, we hebben nog te veel verouderde gedachten. We hebben ons misschien blind gestaard op de kwaliteit van ons visserijonderwijs en hierbij uit het oog verloren dat het niet meer voldoende is om de leemten aan te vullen.

Het doet daarom ook eens goed te leren aan andere landen die op gebied van visserijopleiding van het absolute nulpunt vertrokken zijn, maar hierdoor gelegenheid gehad hebben nieuwe en vooral aangepaste gedachten uit te werken die meer voldoende zullen geven.

J. H. K.

DIT VAKBLAD is alleen
verkrijgbaar per abonne-
ment van 3, 6, 9 maanden
of één jaar.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Je leest geheele daagen van schurken en bedriegers en aftruggelaars in de gazetten. De polische zou wel een beetje strienger maggen zijn tegenwoordig. Ze hebben mijn daar verleeden reize afgezet voor driehonderd frang en Euphrasie ook maar ze weet het niet dat ik het weten. 'k Gaan 't julder vereksplieken dat je gijnder — bijzonderlijk de getrouwde laps — niet laat vangen alsten ook aan julder deure komt.

'k Waaren juiste binnen en 'k zaaten pas aan taafel, of ter wierd gebeld. 't Was een vent met boeken en je vroeg voor mijn te spreken. Ikke naar beneen. 't Was voor een boek te koop. 'k Zeggen : 'k koop noois aan de deure. Dat geeft niet, zeiten, 'k willen binnen komen ook, zeije. 'k Zeggen : 't is aal geen avanse en daarbij 'k leezen ik toech geen boeken. Jamaar, zeiten, 't is entwadde dan aal de getrouwde vinters zouden moeten leezen en daarbij, als je gij geen koopt, gaan 'k hem presentieren aan je vrouwe, ze gaat sebietsent eenen koopt, 'k zijn der zeeker van. 'k Zeggen : zijt je gij daar zoo zeeker van, je kent gij heur ton nog niet goed. Je moet gij heur allesziens beeter kennen dan ik, zei die vent, maar 'k garanderen joen dat ze zoo een boek koopt van mijn. 'k Zeggen wat voor een boek is dadde. Enwel, zegten, dat is een boek met duust ekskuuches voor te laate thuis te kommen.

Dat was 't mes op de keele zeten. 'k Zeggen : geeft hier dien boek, hoeveele is 't. Driehonderd frank omdat 't gij is, zeiten, en 't is niet gestoolen, reekent maar een keer uit : dat is nog geen vijf en dertig santiemen per ekskuuche en hoeveele keers heb je al niet gezeid van je leeven : 'k zoen hoenderd frank geeven als ik moesten weeten wadde nu gezeid teegen mijn vrouwe. Geloof me, zeiten, dien boek is minstens hoenderduust frank weerd.

'j Had gelijk, maar al mijn kordeelgeld hangde der aan en 'k kosten niet anders doen. 'k Betaalden en 'k zeiden : luistert een keer goed, als je pernaastenkeer langs hier komt maakt dat je komt als ik niet thuis zijn, zeije, niet dat ik joen niet betrouwen, maar 't is je marchandise die niet deugt. Knoopt dat goed in jen ooren. Daarmee wasten 't op. Ik stoenden daar nu met dien boek en Euphrasie moeste niet weeten dat ik hem gekocht hadden, je ziet dat van hier. De kwestie was van hem binnen 't smokkelen zoender dat ze 't zaag en 'k voenden der nientent beeter op dan hem van achter in mijn kleers, tusschen mijn broek en mijn oenderbroek te steeken : 't was de beste plaatse dat ze 't niet gieng zien.

'k Kommen booven, 'k zetten mijn aan taafel, omdat ze geen presompties zoude hebben, en dien boek uit mijn broek niet zou vallen, maar 't zaaten ferm op mijn oengemakt, 'k zeg je maar da. Voor was 't vroeg ze, 'k Zeggen : 't was voor boeken te verkoopen. Waffer boeken, vroeg ze. 'k Zeggen : oover navigaache en oenderzoeksraad.

Heb je eenen gekocht, moest ze weeten. 'k Zeggen : je weet toch wel dat ik mijn stiel kennen en dat 't maar bij joen is dat ik voor den oenderzoeksraad moeten kommen. 'k Voelden mijn sebietsent al duust man sterk en 'k hadden hem nog niet geleezen. Zwiigt maar, zei ze.

Wordt er al met een keer weere niet gebeld? Euphrasie naar beneen en ikke, kontent dat ik verlost waaren van 't oengemakkelijk zitten, zeere dien boek al oender in mijn pluizak gestookt binst dat ze weg was. 'k Goengen hem op mijn gemak kunnen leezen binst dat ik op zee waaren. Maar binst dat ik aan 't futselen waaren in mijn pluizak, hooren 'k heur roepen naar de kleinen datten heur portemannee moeste brienngen met driehoenderd frang derin. 'k Betrouwen dat sport niet en ikke verzichtjes achter naar beneen. En binst dat ik van oender aan de trap stoenden te luissteren, hoorden 'k nog juiste die boekenmarchand, dat lafaard, zeggen : ja't madam, 't is nog geen kart geleen dat ik zoo eenen verkocht hebben aan jen vent.

'k Gaan 't hier aal niet schrijven wat dat ik peinsden, ze zouden 't toch niet drukken, en zeggen dat ik me niet mochten toogen. Maar den dag dat ik den deezen teegenkommen met zijn boeken, gaatten weeten aan waffer prijs datten mijn dadde gelapt hebt.

't Was een maate voor nientent en al mijn kordeelgeld van de reize wast gaan zeggen. Ikke weere naar booven en als Euphrasie binnenkwam, vroegen 'k heur langs mijn neuze weg : wat waster de ? Oh, nientent bijzoenders, zei ze, een vent met boeken. Waffer boeken ? Hoe dat je je vent moet leeren kennen, zei ze. Heb je der eenen gekocht ? Wat peinst je gij wel, zei ze, 'k kennen ik ook mijn stiel, zeije. Maar 'k zeggen in mijn eigen, goed, maar als je gij dien boek ook weggestookt hebt op dezelfde plaatse gelijk ik daareersten, gaat je weeten aan wat prijs. 'k Lieten heur zitten op die stoel en draajen en wrikkelen, waadeure dat ik zaagen dat ik juiste geraan hadden. Ze doste zelfs niet rechte staan voor de schuttels te wasschen.

Ze hield het niet lange uit, zeije. Ehwel, zei ze als meteenkeer, moet je gij niet gaan kaarten de van den avond? 't Was een ookkaache voor der een kee van oender te muizen en hadde 't niet geweest dat ik wisten dat ze ook zoo een boek hadde, 'k goengen een keer mijn nieuwe remedie kunnen probeeren hebben. 't Was 't eeniegste dat ik aan mijn driehoenderd frang hadden. En 'k zaaten daar met dien boek aan mijn nekke. 't Was maar een troost dat Euphrasie ook in 't zelfste geval was en niet wiste dat ik 't wisten van heur.

'k Kosten mijn boek maar juiste gebruiken voor te weeten wat dat ik niet moesten zeggen als ik te laate kwaamen. Wat dat ik moesten zeggen stoend er niet in, of beeter 't stoend der wel in, maar Euphrasie wist het ook. En azoo moesten kikk regelmaatig mijn kop breeken om eentwadde uit te vienden datter niet in stoend en dadde juiste op momenten dat je kop der niet bij

Koning Neptunus te Ieper

25.000 Kattelingen aten vis en kroontjes

De Ieperse jaarbeurs 1957 is uitgegroeid tot een triomfwEEK voor de vis. Reeds van donderdag 18 april — witte donderdag — was de lakenhalle herschepen in een wriemelende bijenkorf. Tientallen firma's uit Ieper en omliggende hadden er aan gehouden op deze jaarbeurs, die jaarlijks door 25.000 mensen bezocht wordt, een stand te hebben.

Als Ieper iets doet, wordt het goed gedaan, dat toonden de kattedeesten ons, dat bewees ons opnieuw de handelsfoor.

Op de verdieping van de lakenhalle moesten zelfs stands ingericht worden en een zijvleugel was volledig in beslag genomen door de vispropaganda, de kroontjes en de zeevaartpropaganda.

De ganse duur van de jaarbeurs was de monitrice van de propagandavereniging in de weer, met vijf meisjes uit de huishoudschool, om vis te bereiden, vis te laten proeven en uitleg te geven over de visbereiding en de voedzaamheid. Het Verbond der Belgische Zeevisserij had 100 kg heerlijke kabeljauwfilets geveven die, met zorg bereid en met liefde gepropageerd, aan de voorbijschuivende toeschouwers uitgedeeld werden. Want het was aan deze stand dat de opstoppingen plaats vonden en de dames hadden geen voldoende handen om iedereen te bedienen. En aldus kunnen we gerust bovenaan dit artikel schrijven dat minstens 25.000 mensen van de kattedeest vis gegeten hebben tijdens deze week.

Vis en kroontjes, schreven we, want de firma La Couronne had er aan gehouden naast de stand van de vispropaganda een stand met gerookte waar te hebben en eveneens duizenden proevertjes te verdelen.

De stand van de zeevaartpropaganda was waarlijk schitterend : een reusachtig schilderij van de Baudouinville op de achtergrond en verschillende zeer illustratieve tabellen, talrijke prachtige maketten van vaartuigen waarbij vooral de enige doorsnede van de Jadotville opviel. En de stand had sukses, verklaarde ons dhr Van der Steen : er hadden zich reeds kandidaten laten inschrijven voor de zeevaartschool te Antwerpen.

Maar dat was niet alles. Ook buiten de handelsfoor werd aan drukke vispropaganda gedaan. Voor eerst een uitstallingswedstrijd tussen de vishandel, waar alle vishandelaars ernstig aan meegedaan hebben. In verschillende herbergen werden kosteloze vishapjes uitgedeeld. Er waren er zelfs die heerlijke droogvis te Oostende gekocht hadden om op zaterdagavond onder hun klienten te verdelen. Ook

(Vervolg van voorgaande kolom)

stoend voor te studeren en te peinzen, gelijk 's nuchtens tusschen den eenen en de driejen. En 't schoonste van aal, waar dat ik geen kop kosten aan krijgen, 'k mochten zeggen al wat dat ik wilden : ze geloofde er geen dem van.

Dus, menschen, oppegast, als die charlatang aan julder deure komt met zijn boeken, smijt hem buiten en geeft hem een ferme rammelenge met de complementen van

Stierman Lèeze.

de verschillende restaurants hadden meegedaan en ijverden voor de beste visschotel.

De jury had het niet alleen moeilijk, maar buitengewoon druk om alle deelnemers met een bezoek te vereren en de instellingen te keuren.

Toen kwam de aptoheose. Maandag, 2e Pasen, kwam Koning Neptunus met zijn gevolg meerminnen en vismijnvrienden te Ieper aan in de haven en werd in triomf doorheen de stad geleid tussen een dichte haag toeschouwers. Na de tocht door de stad werd op de markt, op een speciaal podium een Netunusspel opgevoerd en sprak Koning Neptunus op speciale wijze de Ieperlingen toe : hij had niet de uitnodiging, maar wel de uitdaging aanvaard om een bezoek te brengen aan het paradijs van de hevigste vijanden van de vis : de Katten. Zijn luimige rede vond geweldig bijval bij de massa toehoorders.

Daarna werden de bekere diplomaten uitgedeeld aan de prijswinnaars in de wedstrijd en na zeer gesmaakte dansen van de vismijnvrienden, werden honderden broodjes met gerookte haring belegd, kosteloos uitgedeeld aan de toeschouwers. Voor deze gift mag de firma La Couronne niet alleen gedankt, maar vooral geprezen worden : het was zeer lekker.

Het feest duurde voort tot laat in de avond, want de fanfare der vismijnvrienden en de ganse groep voerden nadien nog enkele dansen op de grote markt op.

Ieper, o Ieper, dat was een schone dag. Mr Depuydt mag fier zijn op deze schitterende prestatie. Hij zuchtte wel eens toen hem gevraagd werd in september — ter gelegenheid van de hoppefeesten — met Neptunus, de vismijnvrienden en de vispropaganda naar Poperinge te komen, maar we weten dat het er zal van komen.

Intussen zal het Hof van Koning Neptunus en zijn gevolg een nieuw kleedje gekregen hebben, waarvan de eerste «show» met de Neptunusfeesten te Oostende zal gegeven worden.

Eretkens in de visserij

Bij Kon. Besluit van 12/3/1957 worden benoemd :

In de Leopoldsorde :
Tot Officier in de Kroonorde :
Velthof Gustaaf, directeur van de vissershaven van Oostende.
Tot Ridder in de Kroonorde
Cloet Henri, reder van de O.204 te Oostende.

Seghers Victor, reder en beheerder van Zeevisserijbonden.

In de Orde van Leopold II
Dobbelaere Jan, reder en bestuurslid van visserijverenigingen.
Isbled Yvonne (echt. Raph. Huysseune) voorzitter van de vis- en garnaalhandelaars te Zeebrugge.

De Gouden Palmen der Kroonorde :
Huys Albert, reder visser te Oostende.
Terryn Jules, sekretaris van de Prop. Kommissie voor Vis te St. Amandsberg (Gent).

V.B.Z.-KALENDER

ZATERDAG 4 MEI :
Zitdag Nieuwpoort.

ZATERDAG 25 MEI :
Vertrek eerste VBZ-reis
Zwarte Woud.

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16.30 tot 17.30 uur.



**VIS
'T BESTE
WAT
ER
IS !**

**V.B.Z.-REIS
NAAR HET
ZWARTE WOOD**

Stand der inschrijvingen :
— voor de eerste tocht (vertrek 25 mei) zijn er nog vijftien plaatsen vrij.

— voor de tweede en derde tocht (15 en 29 juni) zijn er reeds vijftien plaatsen bezet.

Wie bijgevolg zeker is mee te gaan, aarzele niet onmiddellijk in te schrijven, wil hij geen gevaar lopen niet mee te kunnen.

OVERLIJDEN

Wij vernemen het overlijden van Mevrouw Maria Labeke, echtgenote van de heer Richard Zonnekeyn, kapitein ter visserij. De begrafenis had dinsdag, 23 april plaats in de parochiale kerk van St Antonius, Opex, Oostende.

Ons blad biedt aan de heer Richard Zonnekeyn en zijn familie zijn innige deelneming aan. — Op.

**Gemeenschappelijke
Kas voor de
Zeevisserij
Oostende**

**OPROEP TOT DE
JAARLIJKSE ALGEMENE
VERGADERING**

De heren reders ter zeevisserij worden uitgenodigd de jaarlijkse algemene vergadering van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij te willen bijwonen die zal gehouden worden op vrijdag 3 mei 1957 te 14 uur 30 in de vergadering zaal van het Bestuursgebouw der Stedelijke Vismijn te Oostende.

Dagorde :

1. Verslag van de Raad van Beheer aan de Algemene Vergadering ;
2. Verslag van het Kollege der Kommissarissen aan de Algemene Vergadering ;
3. Goedkeuring der rekeningen over het dienstjaar 1956 ;
4. Ontlasting aan Beheerders en Kommissarissen ;
5. Verscheidene.

Namens de Raad van Beheer,
De Voorzitter,
F. KESTELOOT.
De Griffier,
P. VANDENBERGHE.

5982N

**Dag der Zeelieden
te Oostende**

Tweede Paasdag, de dag van de vissers te Oostende.

De stoet werd gevormd onder een stralende lentezon, die alreeds zomerwarmte uitstraalde. Met de muziek van de stad voorop trok de stoet met overheden, verenigingen en belangstellenden naar het Monument der Zeelieden waar de vele schitterende bloemengarven zouden neergelegd worden als hulde aan de zeelieden die geen graf hebben gevonden aan land.

Z.E.H. aalmoezenier Evrard sprak de gebeden uit en daarna begon de bloemenhulde. Als eerste de kroon van de Minister van Landbouw, neergelegd door de Heer Vincent, de Directeur die thans de zeevisserij ook onder zijn bevoegdheid heeft gekregen. Dan volgden de talrijke ruikers en bloemstukken.

Na deze plechtigheid zong het Koor HET LOZE VISSERTJE, de kantate van Edward Keurvels, op woorden van de heer H. Baels : Zegen de zee, o Heer !, die door alle omstaanders zeer gesmaakt werd. Het koor was voor deze gelegenheid versterkt met enkele jongens der stedelijke visserij school en enkele blaasinstrumenten, wat een zeer mooi effect gaf.

**DE STAKING IN DE
HOOGZEEVISSERIJ**

Enkele treilers van de N.V. Motorvisserij en de Pêcheries à Vapeur blijven liggen.

De reders hadden een meer logischer loon uitgewerkt met een vast minimum maandloon plus een kleiner procent voor te stellen. Het drinkgeld voor traan van 50 t.h. op 75 t.h. brengen, werd door de reders niet aanvaard.

De stakers, door hun syndikaten bijeengeroepen, weigerden deze voorstellen ook te aanvaarden.

Het gaat er de stakers bijzonderlijk om meer drink- en kordeelgeld.

Vorige week hadden we geschreven dat men aan boord in twee maanden 40 duizend frank verdiende. Hier dient opgemerkt dat dit het geval is voor een kapitein of stuurman, maar de matrozen tengevolge van de slechte resultaten het niet verder brengen dan tot 8 à 9.000 F per maand.

Ook hier gaat de gedeeltelijke staking verder. Hoelang dit spelletje zal duren, weten we niet.

Wordt het een traditie dat dit lied van twee grote Oostendenaars door dit typische koor op deze plechtigheid wordt uitgevoerd ? We hopen het !

Na de «Last Post» en het vaderlands lied trok de stoet doorheen de straten van het visserskwartier naar de Grote Markt voor een defile voorbij de overheid.

Zo is dan weer een echt Oostendse dag voorbij. Dit jaar konden we vaststellen dat er meer belangstelling was van reders en vissers met hun familie.

**HET MONTGOMMERYDOK
VOOR ONZE KUSTVISSERS ?**

Vrijdag moest de O.31, reder Willaert, noodgedwongen een ligplaats zoeken in het gedeelte van het dok dat «voorbehouden» is aan de yachten. De zeevaartpolitie moest tussenkomen en verplichtte de reder het schip op een andere plaats te leggen.

Om moeilijkheden te vermijden werd het schip nadien verhaald. De kustvisserij heeft te Oostende, spijtig genoeg, weinig solidariteit getoond om een oplossing af te dwingen van de overheid.

Het zal misschien tot een proces komen voor de reder. Het Verbond der Belgische Zeevisserij zal het nodige doen om het hierbij niet te laten maar ofwel klare toestanden te vragen, ofwel een daadwerkelijke verbetering voor het gedeelte van het dok dat voor de vissers vrij blijft. Waar men het noordelijk gedeelte voor de yachten wel kon baggeren, kan dit niet voor het zuidelijk deel.

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

**HOOGWATER
TE OOSTENDE**

APRIL

26 vrij	11.14	45	05.21	9
	23.27	44	17.43	9
27 za	11.55	46	06.10	7
	—	—	18.26	8
28 zo	00.03	45	06.47	7
	12.29	47	19.00	7
29 ma	00.33	47	07.17	7
	12.56	47	19.29	6
30 di	01.02	48	07.45	6
	13.26	48	20.00	6

MEI

1 wo	01.34	49	08.17	5
	13.58	48	20.34	6
2 do	02.11	49	08.51	5
	14.34	48	21.11	5

En zeggen dat daarenboven een viertal miljoenen in het water gegooid worden om een garnaalmijn te bouwen, die er in de huidige omstandigheden geen reden van bestaan meer heeft.

Het geldt hier een onaannemelijke daad ten nadele van kleine onbeholpen mensen, die 's nachts uit hun bed moeten om naar zee te gaan en voor wie niet de minste tegemoetkoming bestaat.

**SCHADE BIJ
VAST KOMEN**

Toen de Z.441 schipper-eigenaar Van Waes Alfred zich ter visvangst bevond in de Noordzee en de korre uitgezet werd, sloeg deze alopeens vast aan een onbekend onder water zittend voorwerp. Wegens de hevige ruk werd de bakboord voorrol gans uitgerukt en werd de reling over een lengte van drie meter gebarsten. Met behulp van de winch poogde men de korre los te maken, waarin men tenslotte gelukte zodat men de korre aan boord kon hijsen.

Is de Hekvisserij deze van de toekomst ?

(vervolg)

Op het visruim volgt dan het vismeel-installatie, het vismeelmagazijn, de traankokerij, de traantank, brandstoftank en het nettenmagazijn. In het uiterste achter-schip is dan de treilhelling gebouwd. Deze loopt van de waterspiegel tot op het treildek, waar het net dan door middel van een laadboom via twee luiken op het lager gelegen werkdek gelost wordt.

De 59 m-type is niet zo sterk wijkend van de klassieke tanker als het voorgaande projekt. De voornaamste afmetingen zijn :

Lengte over alles	59,00 m
Lengte tussen de loodlijnen	52,70 m
Breedte	9,25 m
Holte tot shelterdek	6,75 m
Diepgang	4,00 m

De machinekamer is middenscheeps voorzien en uitgerust met een 1.000 pk. dieselmotor, welke via een schroef met verstelbare bladen, het vaartuig aan een snelheid van 14 knopen beweegt. De schroef draait in de bekende Kort-straalbuis-uitvoering, dat tevens de functie van roer vervult.

Het visruim, met een diepvriesafdeling, bevindt zich vóór de machinekamer, en is te bereiken door zeven kleine luiken. Langs de luiken loopt een transportband waarmee de vis, vanaf het sorteerdok, via de verschillende bewerkingen achter en rond de machineschacht, aangevoerd wordt. De verblijven van de 28 à 35-koppige bemanning

zijn verdeeld over de stuur- en bakboordzijde naast de luikenschacht boven het visruim en in het luikenschacht boven het visruim en in het voorschip over het hoofd- en het ruimendek. Onder deze laatste en in de voorpiek zijn brandstoftankers voorzien.

Achter de machinekamer liggen de afdelingen voor het produceren en bergen van het vismeel. Daar onmiddellijk boven is het sorteeren verwerkingsdek voor de vis. In het achterschip zijn brandstoftanks met daarboven het kompartiment van de stuurmachine en de magazijnen voor de netten.

T.V.-KIJKERS OP UW POST !

Vóór enkele dagen werden te Oostende in de vismijn en aan de kust enkele opnamen gedaan door de Vlaamse Televisiedienst.

Deze opnamen zullen uitgezonden worden op de Vlaamse Televisie op dinsdag 30 april. Het uur werd ons nog niet medegedeeld. Wie tijd heeft, mag niet vergeten te kijken !

VISHANDELAARS ! NEEMT EEN

ABONNEMENT OP ONS BLAD !

OVERLEVEN NA SCHIPBREUK

Welke kans op redding hebben de opvarenden bij schipbreuk ? Dat is de vraag die dhr Drissen W. stelt in het Maartnummer 1957 van «Nautilus», orgaan van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege.

En hij beantwoordt die vraag aan de hand van een verslag dat onlangs in Engeland verscheen : The hazards to men in ships lost at sea 1940-1944.

Uit de ervaringen van de Engelse Navy tijdens de oorlog werden statistieken opgemaakt waaruit nuttige lessen kunnen getrokken worden voor de moderne zeevaarder. Aldus heeft deze laatste mensenslachterij toch een zeker nut opgeleverd, hoewel ten koste van miljoenen menselijke levens...

94 % der personen welke zich in een vlot of reddingsboot weten te werken na een schipbreuk kunnen als gered beschouwd worden. Het is natuurlijk wel te verstaan dat diegenen die zich in de boot bevinden kalm moeten blijven en dat in elke boot iemand is die ervaring en voldoende kalmte heeft om de leiding van de redding te nemen.

Bij het verlaten van het schip telt men verschillende drenkelingen: een derde der schipbreukelingen verdrikt hierbij, hiervoor vindt men verschillende redenen. Wordt het alarm tijdig gegeven en is er voldoende tijd tussen het alarm en het zinken van het schip is de kans op meer overlevenden natuurlijk veel groter. Zinkt het schip binnen de 15 minuten na het alarm, dan bestaat weinig kans dat er nog veel zullen overblijven omdat het te water laten der boten te veel tijd vraagt.

Men kan wel bootrol houden en reddingmanoeuvres, maar deze zijn over 't algemeen veel te oppervlakkig en te theoretisch, zodat bij schipbreuk hier weinig rekening kan mee gehouden worden. Bovendien worden dergelijke manoeuvres gehou-

den in normale omstandigheden terwijl een schipbreuk in de meeste gevallen zich voordoet bij zwaar weer, het schip zeer zelden recht zal liggen en het van iedereen noodzakelijk is te handelen of te blijven en zo snel mogelijk van het zinkende schip te komen om niet in de diepte meegezogen te worden.

Het is zeer gevaarlijk te vertoeven boven de plaats waar het schip gezonken is : alle losrakende delen van het schip welke kunnen drijven worden immers met een zekere kracht naar de oppervlakte gestuwd, waardoor vloten en boten uiteengeslagen worden en slachtoffers gemaakt die normaal hadden kunnen gered worden.

Moet er over boord gesprongen worden, dan gebeurt dit liefst langs de laagste zijde : wanneer men zich laat glijden langs de schuinliggende scheepswand soms gevaarlijke kwesturen veroorzaken, en wanneer men gewond is, vermindert de kans van overleving van de drenkeling.

Er zijn eveneens veel personen verdronken na het over boord springen omdat ze niet in staat waren zich zelf in reddingsboot of vlot te hijsen. Vloten of boten bezitten wel uitsteeksels waar de drenkelingen zich kunnen aan klampen, doch deze zijn enkel praktisch als de zee niet te onstuimig is.

Om deze redenen zijn rubber vloten verkieslijker dan de klassieke reddingboten.

Ook de koude kan vele schipbreukelingen ofwel het leven of wel een blijvende verminking kosten. Het is wel mogelijk een verblijf in ijskoud water te overleven, dit stelde men vast nadat een schip bij Moersmansk getorpedeerd was geworden en drie mannen zich aan een omgeslagen boot vastklampen. Na twee dagen verdronk één er van, de tweede werd waanzinnig bij vergeefse pogingen om de boot recht te trekken, de derde werd na 15 dagen verblijf in het ijskoude water gered.

Een andere oorzaak van overlijden van schipbreukelingen is het gebrek aan drinkwater. Minder dan 0,4 liter drinkwater per man en per dag is een belangrijke doodsoorzaak. Bij totaal gebrek aan drinkwater sterft gemiddeld de helft der opvarenden indien men langer dan 6 dagen in de boten blijft.

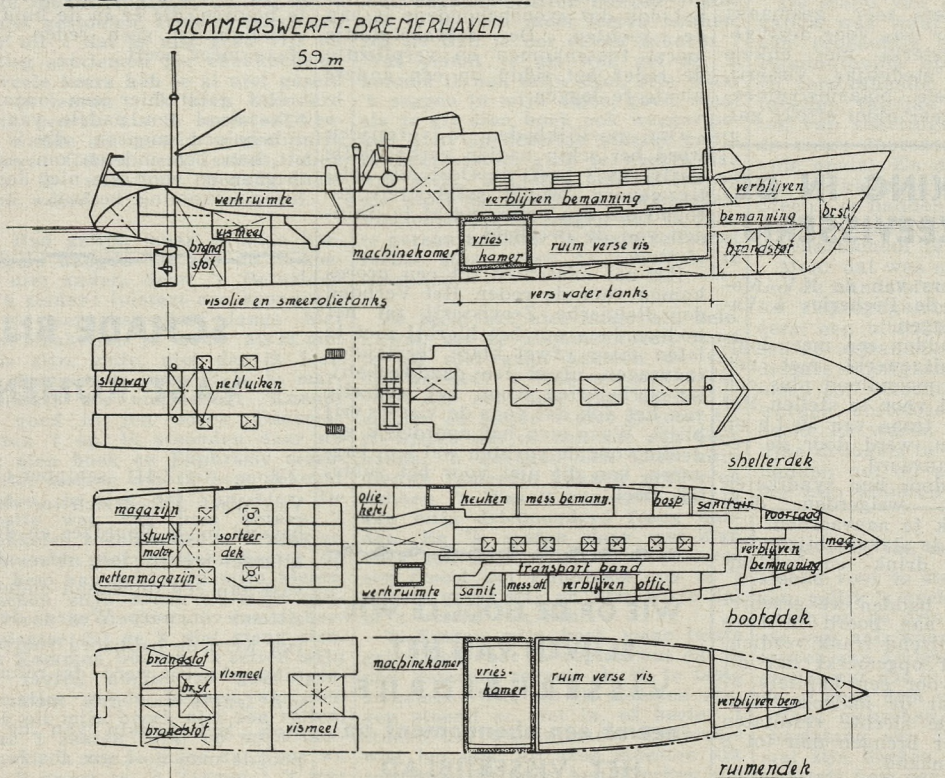
Wat is het beste voedsel voor de schipbreukelingen ? Scheepsbesluit is niet zo ideaal daar ze lastig te kauwen zijn en er niet voldoende kan bij gedronken worden. Gesuikerde en gecondenseerde melk maakt — in tegenstelling van wat men zou kunnen aannemen — de drenkeling te dorstig, ook gedroogd vlees wordt afgeraden omdat het te zout is. Alle voedingswaren voldoen echter wanneer er voldoende drinkwater voorhanden is. Bij gebrek aan drinkwater is fruit vooral te verkiezen. Vooral dient de nadruk gelegd op het feit dat, hoe weinig water er ook moge zijn, dit het sterftecijfer omlaag houdt.

Tijdens de vier oorlogsjaren waren er 11 boottochten die hoogstens 12 dagen duurden en waarbij er absoluut niets te eten was. Dit is echter het maximum, vooral voor mensen die zware geestelijke en lichamelijke inspanning hebben geleverd bij de schipbreuk.

Het drinken van zeewater is een grote oorzaak van sterfgeval bij schipbreukelingen, ondanks de proeven van Dr Bombard, blijft men zeer sceptisch tegenover het drinken van zeewater, er is immers nog geen enkel bewijs geleverd dat zee-

(Vervolg op bldz. 5)

— HEKVISSERIJ-TREILER —



with courtesy of "World Fishing" D.R.

LESSEN UIT EEN GROOT VISSERIJLAND

Vijftig jaar visserij in Noorwegen

door Prof. G.-M. GERHARDSEN,
aan het Economisch Instituut te Bergen (Noorwegen)

(Vervolg van vorige week)

Een aanzienlijk aandeel in het ongeluk van de jaren 1920 en de aanvang van 1930 was te wijten aan het feit dat de crisis in de visserij gepaard ging met een crisis in de landbouw. Er was een onredelijke schuldendruk op de beide sectoren, en juist op het ogenblik dat ze meer gesteund werden op modern geldmiddelenbeheer, waren er verkoopmoelijkheden en prijsinzinkingen. Op andere ogenblikken hadden beide industrieën elkaar ondersteund, dit was in zekere mate het geval in de jaren 1930, maatregelen inzake muntpolitiek waren zo groot dat ze scherpe insnijdingen veroorzaakten in deze nijverheden en een donkere schaduw wierpen op het bestaan van de «visser-boer». Dit ingewikkeld vraagstuk was in 1930 bekend als het «kustprobleem». Het feit was dat dit in werkelijkheid het probleem was van het ganse land, iets wat op lange duur onze hoge levensstandaard kon in ernstig gevaar brengen, en dit feit werd enkel erkend op het ogenblik dat een nieuwe oorlog begon te dreigen, welke in een veeg de toestand van de visser op verschillende manieren wijzigde.

In het midden van de halve eeuw, waarop we thans terugblikken, werd de beroepsvereniging van de visserij opgericht. De Noorse Vissersvereniging werd gesticht in 1924, tijdens het huilen van de storm welke een einde zou stellen aan de naoorlogse conjunctuur. Een gemeenschappelijk opgaan was nodig en het werd dus verwezenlijkt. Hoewel, uit zuiver politiek oogpunt beschouwd, duurde het tot 1930 dat de Noorse Vissersvereniging een aanzienlijke machtspositie in onze samenleving begon in te nemen. Het was van dit ogenblik af dat de vissers begonnen georganiseerde verkoop van de vangsten in te richten.

Uit de statistieken van de Zeevisserijdirectie blijkt dat de gemiddelde ouderdom van de vissers begint toe te nemen. Dit, samen met de grote moeilijkheden onze zee-gaande vloot te bemannen, is een vraagteken, want het is belangrijk zich te verzekeren in een nijverheid tegen het verlies van jonge krachten. Ieder zal de betekenis kennen van het ter beschikking hebben over jonge verbeelding, durf en bekwaamheid om het werk te doen zodat onze nieuwe en moderne produktiemiddelen zo goed en zo rationeel als mogelijk kunnen gebruikt worden en de grondvesten moeten gelegd worden om ons aan de nieuwe middelen aan te passen in denken en wezen.

Hierbij raken we een der meest fundamentele vraagstukken van ons economisch bestaan. Aan de ene zijde is het duidelijk dat op lange termijn dit een voordeel zal betekenen een kleiner gedeelte van

de bevolking te gebruiken in de basisnijverheden: landbouw, bosbouw en visserij. Met betere technische uitrusting kunnen minder mannen een groter hoeveelheid voedsel voortbrengen zo dat het gedeelte van de bevolking welke «ontlast» wordt beschikbaar wordt gesteld voor de vervaardiging van industriële produkten, verzending, enz., welke er toe moeten bijdragen de levensstandaard te verhogen en het leven aangenamer en beter te maken.

De tendens in bijna elke soort visserij in Noorwegen beweegt in de richting van groter mechanisatie en intenser uitbating. Wat het grote vraagstuk is, is dat de politiek tot het bevorderen van groter vaartuigen een verder scheiding tussen visserij en landbouw zal doorvoeren en dat is spijtig. (N.v.d.R.: zoals men weet zijn het overgrote deel der Noorse vissers tezelfdertijd landbouwers. Ze hebben hun grond die ze bebouwen en tijdens de vrije tijd — vooral in de winter — gaan ze de visserij bedrijven). In de oude tijd werd het land aanzien als een soort veiligheidsklep. Zo iemand een stuk grond bezat, was dit steeds een zekere bron van bestaan en deze mening is nog altijd zeer verspreid.

Technische rationalisatie van de visserijnijverheid zal in de meeste gevallen aanleiding geven tot geografische centralisatie en een der belangrijkste vraagstukken welke hierdoor oprijzen is die van de economische en sociale gevolgen welke dit wil hebben op de vissers. Het ziet er naar uit dat deze tendens in Noord-Noorwegen tegengewerkt wordt door het gemakkelijken van de aankoopmogelijkheden voor vis in de betrekkelijk kleine plaatsen.

DE ZEEVISSERIJDIRECTIE

Men kan niet spreken van de visserij in Noorwegen zonder de Zeevisserijdirectie te vermelden, en niet in het minst wanneer men te Bergen verblijft. Naast de vissers zelf bestaat er geen twijfel dat de Zeevisserijdirectie en haar specialisten een grote rol gespeeld hebben in de ontwikkeling van de zeevisserij in Noorwegen tijdens de afgelopen vijftig jaar. Twee belangrijke afdelingen van deze speciale instelling werden reeds besproken. De wortels van deze instelling ontsproten met de oprichting van de zogenaamde: Visserijadministratie in 1906. Johan Hjort, welke sinds geruime tijd het zee-wetenschappelijk onderzoek had geleid, werd de eerste directeur van de Zeevisserij. Het is niet te veel gezegd wanneer we verklaren dat de post van Zeevisserijdirecteur een der meest eisende posities is van ons land.

(Vervolg toekomstige week)

KLEINE AANKONDIGINGEN TE KOOP

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout zeer goed onderhouden van 1930. Motor Deutz 150 PK van 1930. Br. Ton 70. Prijs 900.000 F. Verzekerd voor 1.500.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout. 35 Br. Ton van 1943 en Motor Industrie van 80 PK van 1943. Prijs 675.000 F. Verzekerd voor 1.050.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in ijzer. Br. Ton 75 van 1930 voorzien van een motor Deutz en 150 PK van 1930. Prijs 1.000.000 F. Verzekerde waarde: 2.000.000 F.

TE KOOP: SLEEPBOOT met motor Perkins. 6 cyl. 90 P.K. in nieuwe staat. Schrijven bureel blad. 5856V

TE KOOP: Moës, 4-takt, 60 pk. 250.000 F. Adres bureel blad. 5888V

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. Gebouwd in hout in 1942, voorzien van een motor AWA PK 120-90 van 1942. Bruto ton 30. Koopprijs: 600.000 F. Geschatte waarde: 900.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG. Gebouwd in 1943, voorzien van een motor Deutz PK van 1957. Bruto ton: 38. Koopprijs: 1.200.000 F. Geschatte waarde: 1.600.000 F.

Voor alle inlichtingen: zich wenden bureel blad.

GELUIDSRADAR

Het schotse huis: Coastal Radio Ltd heeft een nieuw radartoestel op punt gesteld dat vooral de veiligheid van de scheepvaart voor doel heeft. Het toestel geeft namelijk een signaal zodra andere schepen of kuststations in de omtrek van het schip zijn.

Men heeft het de naam gegeven van «RASEDIN», afkorting van Radar Search en Direction Indicator. Het toestel geeft in werkelijkheid een groter veiligheid voor de zeevaart het combineert een alarmtoestel samen met de gewone radar. Het is niet gemaakt om de Radar te vervangen, wel om aan te vullen.

OVERLEVEN NA SCHIPBREUK

(Vervolg van bldz. 4)

water onschadelijk is voor een lichaam dat lang zonder water bleef. Men tracht echter, aan de hand van nieuwe ervaringen hierop een antwoord te vinden, uit de bekende voorbeelden heeft men moeten besluiten dat de meeste sterfgevallen te wijten waren aan het drinken van zeewater.

Wanneer er bijgevolg in de reddingsboten meer zorg zou besteed worden aan de drinkwatervoorraden zouden er bij schipbreuk veel minder mensenlevens te betreuren zijn. De tank speelt hier ook een rol, of liever de regelmatige verversing. Zelfs in de beste tanks die regelmatig gereinigd worden bederft het water zeer snel en krijgt het een onaangename geur. Dergelijk water verwekt stoornissen in de spijsvertering en vermindert aldus het weerstandsvermogen van de schipbreukelingen. Het drinkwater in de reddingsboten moet bijgevolg regelmatig verversd worden ofwel een speciale bewerking ondergaan, zoals bij de kustwacht der Verenigde Staten. Men distilleert eerst het water, er worden bepaalde zouten bij gevoegd en daarna in blikken dozen, luchtdicht gesloten. Dit water blijft onbepert goed.

Uit al deze feiten zijn verschillende belangrijke lessen te trekken, niet alleen bij schipbreuk, maar ook en vooral wanneer men het schip uitrust om naar zee te gaan. Men moet de voorzorgen nemen vooraleer er iets gebeurt, want, op het ogenblik van schipbreuk is het meestal te laat. En dat is het geval in de zeevisserij.

Een motor welke boven de brug opgesteld is brengt onder zich een antenne voor micro-golven in draai-beweging, deze antenne heeft een grote handbreedte en een zeer grote hoek, het toestel is verder uitgerust met een versterker en een transistor. Deze antenne ontvangt de radarsignalen welke in de zone uitgezonden zijn en stuurt ze door naar een draaiende luidspreker en een aanwijzer, welke op 360 graden werkt en die boven op de motor geplaatst zijn.

De luidspreker zendt waarschuwingsgeluiden uit van het ogenblik af dat de draaiende aanwijzer gericht is op een andere werkende antenne aan wal of aan boord van een ander vaartuig. Hieruit volgt dat de wachtofficier een geluidssignaal hoort wanneer een der vaartuigen die op het scherm komen geen radar aan boord heeft. Wanneer bijvoorbeeld twee vaartuigen op het scherm komen en de Rasedin geeft slechts signalen voor één vaartuig, dan betekent dit dat het betrokken vaartuig geen radar aan boord heeft en het andere wel.

Wanneer de officier met meer nauwkeurigheid de positie van een vaartuig of een station wil bepalen, kan hij een onderbreker in gang zetten die de naald doet bewegen in verhouding tot een zekere richting. Hij kan ook de motor afzetten en de naald met de hand laten bewegen teneinde nauwkeurig op een bepaalde post te kunnen gericht worden.

De motor wordt aangedreven door een stroom van 110 of 220 volt van de scheepsleiding of door batterij van 12 of 24 volt. Deze motor is zodanig berekend dat de zoekkop eens per twee minuten draait, dus 3 graden per seconde. De normale draairichting is tegenovergesteld aan die van de wijzers van een uurwerk, men kan echter de draairichting wijzigen wanneer men een ligging wil nagaan zonder te moeten wachten op een volledige omwenteling.

(Uit Nautilus — orgaan van het Koninklijk Belgisch Zeemanscollege).

Oude gazetten te koop
Zich wenden bureel blad.

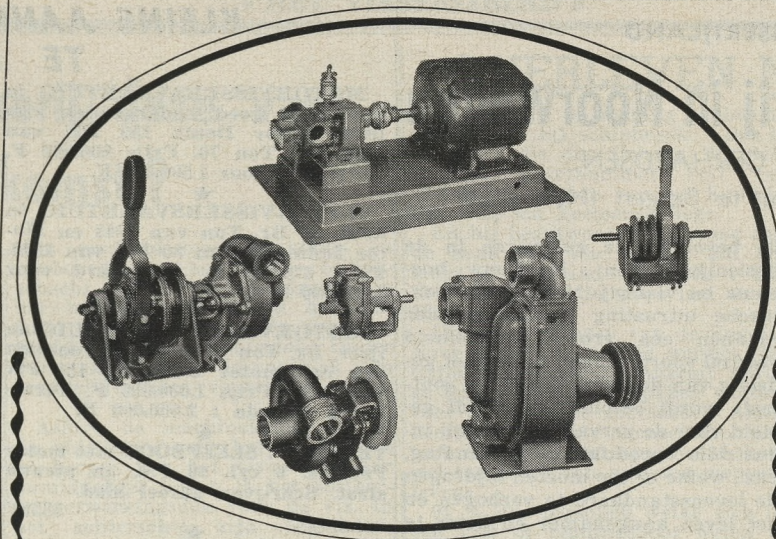
Oostende

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 algemene vermindering van de visaanvoer, vooral van IJslandse soorten en vln kanaalvis. Van de andere visgronden is de aanvoerdaling geringer, terwijl voor de Witte Bankers zelfs een stijging te noteren valt. Ook de tongaanvoer is tamelijk erg gedaald. Deze kleinere aanvoer was echter geen beletsel om ook de prijzen te doen dalen. De belangrijkste prijsdaling was zeker deze voor tongsortering. Platvis bleef duur. Kabeljauw en de meeste ronde vissoorten kenden een prijsdaling. Voor sommige soorten trad hierin een verbetering op, tij-



BRONZEN ZEEWATERPOMPEN UIT VOORRAAD LEVERBAAR

N.V. MARINE MOTORS

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

dens de woensdagmarkt, waar de kwaliteit van sommige vangsten stukken beter was dan op de vorige dag. De grootste oorzaak van de

minder verzorgde vis op de dinsdagmarkt was zeker de lange duur van de reizen. Daarbij komt dan nog het warme weer van de laatste

	20-4-1957	23-4-1957	24-4-1957	25-4-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	30,50-46,80	27,—36,40	30,50-45,40	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	57,—58,—	37,60-48,—	47,20-55,80	.....
Bloktongen — Sole moyenne	56,—64,—	39,20-56,—	49,60-60,—	.....
Voor-kleine — Petite	54,—56,20	34,80-53,—	43,—56,—	.....
Kleine tongen — Toute petite	34,20-37,—	28,80-37,—	30,—36,—	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	37,—	29,—34,—	29,—35,80	.....
Middel — Moyenne	.....	24,—27,10	25,—28,—	.....
Kleine — Petite	.....	21,—	21,—22,50	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	8,—	4,—	.....
Grote iek — Grosse	.....	9,—10,20	9,40	.....
Kleine iek — Petite	.....	10,—14,—	13,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	13,80-14,60	10,—11,50	.....
Platjes — Toute petite	1,30	2,60-4,40	1,30-5,40	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	7,—	.....	.....
Middel — Moyen	.....	4,—6,80	7,40	.....
Kleine — Petit	.....	5,—5,20	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	23,—	18,—	33,—	.....
Middel — Moyen	13,—16,—	11,50-17,60	9,—17,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	5,—	.....
Rog — Raie	5,40-10,—	4,40-12,60	5,40-18,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	9,—16,—	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	1,50-4,—	1,80-3,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	7,80	6,60-16,40	10,—17,20	.....
Gullen — Petit cabillaud	4,—6,80	3,40-7,—	3,20-5,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	23,50	16,—25,—	22,—29,50	.....
Wijting — Merlan	2,40-4,20	4,20-7,—	4,—6,20	.....
Schar — Limande	.....	2,—2,40	.....	3,60
Steeschol — Sole limande	.....	5,80-11,—	10,—15,—	2,70
Zeehaai — Aiguillat	8,20	4,40-10,60	5,70-11,30	.....
Hondshaai — Rousette	7,50	5,10-7,30	5,70-7,30	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	6,—6,40	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	3,20	4,20-12,50	4,50-16,—	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	13,40-17,—	.....	.....
Zeekefiet — Langoustine	8,—36,—	8,—29,—	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	5,—	4,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	6,40	5,40	.....
Schartong — Cardine	.....	12,—13,—	12,—14,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,20	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	30,—50,50	.....
Koolvis — Colin	.....	3,20-6,40	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	7,—	10,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	7,—9,20	8,80	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	22,—	24,—	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....

dagen.

In totaal verkochten 57 schepen hun vangst. Dit gaf een aanvoer van 12.075 bennen vis, 14.616 kilo kreeft, 27.827 kg tongen en 7.000 kg makreel. De verdeling was als volgt :

Zes IJslanders met 7.637 bennen vis en 12.000 kg kreeft. Veel lagere prijzen dan de vorige week. Tamelijk omvangrijke vangsten. Over het algemeen toch nog lonende opbrengsten.

Weer slechts twee vangsten van de Noordzee. Ook hier sterke prijsdaling. Voor deze schepen : korte reizen en goede kwaliteit. Samen 620 bennen vis en 7.000 kg makreel. Slechts de helft kanaalschepen bij verleden week. Meestal kleine vangsten met weinig of geen tong. Verschillende moeilijk te bevredigen opbrengsten. Meestal lange reizen en minder goed kwaliteit. Een totale aanvoer van 2.625 bennen vis en 8.486 kg tong.

Meer aanvoer van de Witte Bank. De vangsten blijven echter klein en de opbrengsten ontoereikend. In totaal 10 schepen met 363 bennen vis en 12.080 kg tong. Van de Oost verkochten 3 schepen hun vangst die samen 120 bennen vis en 2.900 kg tong inhielden. Van de West waren 12 vaartuigen aan de afslag met 544 bennen vis en 4.361 kg tong. De kreeftenput voorzag de markt van 120 bennen vis en 3.393 kg kreeft uit 2 vangsten. Tenslotte nog enkele kustvaartuigen met kleine vangsten van ongeveer 60 bennen en wat tong.

Zaterdag 20 april

IJSLAND

		Kreeft	
O.324	16	437	11223 305.911

KREEFTENPUT

O.191	8	10	1600	28.320
O.187	16	110	1793	83.310

KANAAL

		Tongen	
O.153	16	80	1186 97.465

WITTE BANK

Z.514	13	31	930	55.155
Z.540	14	35	1061	53.550
O.122	14	27	1389	73.980

WEST

O.15	7	42	97	23.765
O.77	6	24	779	42.820
O.267	4	15	475	29.040

FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN
VAN

BENZINE- DIESEL-
SCHEEPSMOTOREN

COMPRESSOREN
KRUKASSEN, enz.

CYLINDERVOERINGEN
ALGEMENE

FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT

88-90

BRUGGE

(Kristus Koning)

Tel. 36106

N.806 6 23 910 48.530
 Tamelijk omvangrijke aanvoer. Alleen voor tongen worden hoge prijzen betaald. Voor andere vis zijn de prijzen betrekkelijk laag.

Dinsdag 23 april

IJSLAND				
O.2855	18	1400	—	338.325
O.285	18	1400	—	338.325
O.217	17	1050	—	261.050
O.81	18	2500	—	579.852
NOORDZEE				
O.94	11	470	—	142.810
WITTE BANK				
O.170	15	40	1000	73.020
O.218	15	50	1300	84.110
O.204	12	20	1200	60.600
KANAAL				
O.198	16	100	1200	91.850
O.112	16	100	1500	91.970
O.281	15	80	900	78.280
O.140	16	250	250	87.405
O.329	14	225	—	90.620
Z.419	12	100	300	72.600
O.325	15	200	500	79.570
O.160	16	200	400	119.610
O.289	14	150	400	61.595
O.313	8	50	—	25.220
WEST				
O.152	7	60	200	32.820
O.532	7	70	400	32.730
O.3	4	20	—	15.340
O.147	9	160	—	49.720
O.327	4	15	300	16.260
O.196	9	60	400	42.180
KUST				
O.18	2	20	—	5.805
O.75	1	15	—	4.530
O.263	1	5	—	1.720
O.31	1	6	—	2.290

Veel lange reizen en weinig prima kwaliteit. De prijzen zijn dan ook in verhouding en tamelijk laag voor de meeste soorten. Ook tongen maken hierop geen uitzondering. IJslandse soorten zijn eveneens aan de goedkope kant.

Woensdag 24 april

IJSLAND				
O.250	17	1100	—	266.010
O.89	17	1150	—	307.325
NOORDZEE				
Makreel				
O.215	10	150	7000	176.480
KANAAL				
Tongen				
O.135	13	150	150	70.390
Z.290	13	150	300	66.610
O.262	13	200	300	79.770
Z.405	10	200	—	95.115
O.132	15	150	100	74.160
Z.226	15	200	—	88.910
O.166	14	40	1000	87.460
WITTE BANK				
Z.547	13	30	1200	74.240
O.155	13	50	1300	81.620
O.312	13	50	1500	83.575
OOST				
Z.171	9	20	600	60.310
Z.473	12	40	1200	77.910
Z.472	12	60	1100	77.125
WEST				
O.184	7	30	400	40.890
Z.556	7	25	400	33.780

Goed gevarieerde aanvoer. Een mooie vangst makreel. Tongenprijzen vertoont een lichte neiging tot stijgen. Platvis is tamelijk duur. IJslandse soorten blijven aan de goedkope kant. Over het algemeen kleine vangsten.

Donderdag 25 april

O.111	1	10	—	2.910
KUST				

Ymuiden

Marktoverzicht

De meeste schepen, vooral dan die op rondvis, makreel en haring zijn sinds donderdag, vorige week, met ruime aanvoeren aan de markt verschenen. Toch waren de meeste reizen niet lonend. De prijzen lagen laag voor de meeste soorten. Rog bleef gewild in het buitenland en noteerde dan ook regelmatig elke dag prijzen tussen f 4 en f 2 per kg. De schelvisprijzen duikelden eveneens in de vorige week. Grove schelvis ging woensdag naar het buitenland en maakte toen f 34 tot f 17, terwijl de middel- en kleine soorten ook optrokken tot f 28 tot f 16, zodat van enige verbetering sprake is. Bij de kabeljauw was dit ook zo. De prijzen lagen vorige week en dinsdag tussen f 50 en f 20 per 50 kg gemiddeld; woensdag werd f 80 tot f 22 betaald door exportvraa. Bij de schol werd behoorlijke kwaliteit uit de Noord aangevoerd. De prijzen hiervoor waren goed. De Enkelse export nam

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

Tongen, grote — Sole, grosse	3,90-3,20	3,90-3,20	3,80-3,30	3,40-2,70	3,05
3/4 tong — Sole 3/4	4,—3,50	3,80-3,40	3,70-3,20	3,60-2,70	3,20
Bloktongen — Sole moyenne	4,50-3,70	4,—3,60	3,70-3,25	3,70-3,—	3,30
Voor-kleine — Petite	3,90-3,20	3,60-3,20	3,10-2,50	2,80-2,50	2,45
Kleine tongen — Toute petite	2,40-2,50	3,10-2,70	2,75-2,05	2,50-2,—	2,40-2,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,30-1,85	2,20-1,80	2,—1,50	2,—1,50	2,80-1,75
Middel — Moyenne	134,—88,—	126,—82,—	108,—80,—	102,—81,—	.....
Kleine — Petite	77,—65,—	75,—60,—	80,—65,—	68,—67,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	46,—	.....
Grote iek — Grosses	36,—30,—	46,—40,—	37,—32,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	45,—35,—	50,—49,—	46,—40,—	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	49,—48,—	60,—50,—	57,—36,—	35,—30,—	.....
Platjes — Toute petite	51,—47,—	55,—50,—	51,—36,—	57,—30,—	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	55,—8,—	58,—8,—	41,—8,—	48,—8,—	30,—13,—
Middel — Moyen	36,—28,—	28,—20,—	30,—15,—	28,—18,—	34,—17,—
Kleine — Petit	35,—21,—	26,—16,—	29,—12,—	26,—15,—	28,—16,—
Heek, grote — Merlu, gros	39,—8,—	25,—8,—	26,—8,—	25,—8,—	28,—16,—
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	19,—9,—	14,—	26,—8,—	20,—8,—	12,—8,—
Kabeljauw — Cabillaud	56,—20,—	46,—24,—	44,—22,—	45,—19,—	80,—22,—
Gullen — Petit cabillaud	43,—8,—	31,—8,—	24,—8,—	31,—8,—	29,—10,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	110,—	124,—76,—	.....
Wijting — Merlan	18,—8,—	14,—8,—	14,—8,—	14,—8,—	16,—8,—
Schar — Limande	30,—8,—	27,—8,—	26,—8,—	17,—8,—	16,—8,—
Steenschol — Sole limande	74,—56,—	80,—47,—	92,—47,—	87,—75,—	80,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	20,—13,—	20,—16,—	16,—11,—	17,—10,—	45,—10,—
Horsmakreel — Saurel	8,—	.....	.....	8,—	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	24,—22,—	25,—22,—	17,—14,—	25,—16,—	20,—16,—
Volle haring — Hareng	.....	.....	43,—	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	18,—11,—	20,—12,—	13,—11,—	13,—11,—	15,—11,—
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	3,—2,30	2,60-2,20	3,—2,40	3,10-2,30	3,40-2,20
Steur — Esturgeon	23,—13,—	18,—8,—	18,—8,—	22,—11,—	17,—9,—
Zeewo If — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	40,—26,—	40,—	40,—24,—	38,—25,—	34,—25,—
Zonnevis — St Pierre	33,—29,—	32,—28,—	29,—25,—	28,—24,—	27,—22,—
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

hier flink wat af in de grove soort. Grote schol deed van f 35 tot f 30 gemiddeld en grootmiddel f 50 tot f 40. Bij de kleine soorten trad ook woensdag verbetering in. Kwaliteit liet de prijzen hier vorige week en dinsdag sterk uiteenlopen. Tus- sen f 50 en f 8 per 50 kg. Haring en makreel brachten het ook niet hoog, of de kwaliteit moest er naar zijn. Haring haalde van 12 tot f 16 in de vorige week en dinsdag en woensdag tussen f 15 en f 11.

De aanvoer in deze vijf dagen van donderdag af bestond uit 28.700 kisten, waarbij 1660 tongen tarbot, 4.550 schol, 3200 haring, 3000 makreel, 4700 schelvis, 2600 wijting, 2900 kabeljauw en gul, 1.600 koolvis.

Donderdag was de aanvoer 4.100 kisten groot, waarbij 250 tong, 835 schol, 160 haring, 815 makreel, 750 schelvis, 320 wijting, 450 kabeljauw en 70 koolvis. Besommingen: IJM. 211 f 10.600, SCH. 225 f 12.200, KW. 81 f 13.470.

Vrijdag was de aanvoer 3.050 kisten, waarbij 250 tong, 550 schol, 240 haring, 325 makreel, 760 schelvis, 120 wijting, 250 kabeljauw en gul, 260 koolvis. Besommingen: Amster- dam f 13.450, SCH. 118 f 8.750.

Zaterdag bestond de aanvoer uit 6.000 kisten, waarbij 550 tong, 1.350 schol, 310 haring, 850 makreel, 1.250 schelvis, 400 wijting, 600 kabeljauw

en gul, 220 koolvis. Besommingen: KW.82 f 12.100, VL. 27 f 11.400, KW. 99 f 10.300, KW.123 f. 8.300 van Hattem f 9.500.

Dinsdag was de aanvoer groot 9.500 kisten, waarbij 600 tong, 1.700 schol, 560 haring, 2.340 makreel, 1.300 schelvis, 950 wijting, 1.950 kabeljauw en gul en 375 koolvis. Besommingen: Thorina f 12.300, Wijker f 14.400, SCH.117 f 14.600, SCH. 135 f 5.050, KW. 80 f 13.900, IJM. 18 f 11.450.

Woensdag werden aangevoerd 6.100 kisten, waarbij 1.950 haring, 1.700 makreel, 650 schelvis, 550 wijting, 525 kabeljauw en gul, 475 koolvis. Besommingen: VL.153 f 15.200; drie trawlers (VEM en Gouda) Vios, Curacao en Postboy f 44.500, KW.87 ff 15.500 en KW. 141 f 8.300.

WIE VAN HET

VISSERIJBEDRIJF

OP DE HOOGTE

WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	18-4	19-4	20-4	23-4	24-4
Bloktong — Sole moyenne	44-47	41-45	39-44	31-35	31-33
Fruittong — Sole 3/4	54	52	49	43-46	33
Schone kleine tong — Petite sole	64	63	59	50-48	45
Kleine tong — Toute petite sole	61	62	60	49-45	48
Grote tarbot — Turbot moyen	51	46	38	36	47
Middel. tarbot — Turbot moyen	40	48	40	38-35	32-34
Varia — Divers	38	42	37	32-34	33-35
Griet — Barbue	27	30	25	22	22-24
Pieterman — Grande vive	30	31	27	26	22-25
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....	32	32
Middel. pladijs — Plie moyenne	14	12	11	10	10-12
Kleine pladijs — Petite plie	16	12	10	11-13	14-16
Deelvis — Portion	2-7	2-5	2	2-6	6-3
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....	22	17
Keilrog — Raie radiée	10	14	13	14	15
Rog — Raie	16-17	.....	14-15	18	19
Tilten	12	10	10	12-13	14-15
Scherpstarten	11	7	7	9-10	10
Halve man	6-9	5-6	5-6	7-9	10-8
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	10	6	7	10	11
Bot — Flet	5	4	2	4	2-3
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	1-2
Zeehaai — Aiguillat	11-4	11-3	7-3	8-4	9-5
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	.....	.....	9-10
Robaard — Grondin rouge	5-6	6	5	6-7	7-8
Knorhaan — Grondin	20	.....	15	17	18
	8	.....	1-3	5	5

ZEEBRUGGE

23-4	24-4	25-4
29-30	32-33	32-33
38-39	42-43	37-38
44-45	53-54	47-48
46-47	54-60	51-52
47-48	52-53	51-52
32-33	38-39	35-36
22-23	34-32	24-25
17-18	17-18	18-19
20-21	24-25	25-26
25	25-26	28
6-7	8-9	8-9
8-9	12-13	10-11
13-14	18-19	12-13
5-6	9-10	7-8
8	.....	.....
12-13	15-16	.....
9-10	11-12	.....
10-11	13-14	.....
7-8	9-10	.....
7	8	4-5
1	1	.....
6	7	.....
.....	7-8	.....
.....
6	7	.....

VERWACHTINGEN

MAANDAG 29 MEI :
 IJsland : 0.86, 0.237, 0.335.
 Noordzee : 0.124, 0.231, 0.268.
 Kanaal : 0.120, 0.128, 0.65, Z.421, Z.444, Z.459, Z.542, Z.745.
 Witte Bank : 0.82, 0.220, Z.543.
 West : 0.276.

DINSDAG 30 MEI :
 IJsland : 0.92, 0.292.
 Noordzee : 0.242.
 Kanaal : 0.25, 0.277.
 Witte Bank : 0.193.
 West : 0.77.

WOENSDAG 1 MEI :
 Geen verkoop.

VERMOEDELIIK :
 Van 120 tot 239 PK :
 17-4 : 0.279 (K), 0.66 (K), 0.154 (WB).
 18-4 : 0.174 (WB).
 23-4 : 0.196 (W), 0.267 (W).
 24-4 : 0.327 (W), 0.152 (W), 0.532 (W).
 25-4 : 0.184 (W).
 Van 240 PK en meer :
 17-4 : 0.151 (K), 0.105 (WB), Z.537 (W).
 18-4 : 0.247 (N), 0.348 (K).

IJSLANDSE VISSOORTEN

	20-4-1957	23-4-1957	24-4-1957
Schelvis, groot	6,60	4,80-15,—	6,80-17,—
Middelmaat	3,80- 5,20	3,20- 5,20	3,60- 4,20
Klein	4,—	3,40- 4,20	3,40- 3,80
Kabeljauw	5,40- 6,—	5,— 7,80	5,40- 7,60
Gullen	.....	6,— 6,40	5,20- 6,—
Wijting	.....	4,40- 6,—	4,40- 5,40
Schaat	.....	.....	.....
Zeebaars	5,20- 7,20	.....	.....
Leng	6,—	5,20- 5,60	4,80- 5,40
Schartong	.....	.....	.....
Heilbot	26,—30,20	17,—43,—	18,—43,—
Koolvis	4,40- 4,80	3,60- 3,80	4,20- 5,20
Hondstong	1,60- 4,20	2,60- 7,60	3,70- 4,60
Zeewolf	.....	4,40- 6,40	3,60- 6,40
Platen	7,20	5,60- 6,20	3,60- 4,60

GENT

VAN 13 TOT 19 APRIL

Tongen 3/4 80 ; voorkleine tongen 65-70 ; middelmatige tarbot 60-65 ; kleine griet 35 ; grote griet 30-35 ; platjes 22 ; middelmatige schelvis 40-45 ; rog 20-25 ; gekuiste rog 50 ; kabeljauw 45-58 ; gullen 22 ; wijting 18 ; gepelde hondshaai 42 ; makreel 22-24 ; ijle haring 15-19 ; koolvis 23-28 ; garnaal 70-80 F per kg.

BRUSSEL

VAN 13 TOT 19 APRIL

Tongen 3/4 100 ; voorkleine tongen 88-95 ; tarbot grote 94-110 ; kleine tarbot 46-55 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine griet 46-50 ; kleine iek 32-38 ; grote schelvis 44-65 ; kleine schelvis 36 ; rogvlanken 74-80 ; kabeljauw 54-65 ; hoze-mondhamme 65-70 ; wijting 20-24 ; steenschol 35-48 ; gepelde hondshaai 48-60 ; makreel 24-28 ; rode knorhaan 36-40 ; repen zeebaars 52-60 ; ijle haring 18-24 ; heilbot 60-95 ; koolvis 27-40 ; garnaal 27-40 F per kg.

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 20 APRIL

Z.561	6	25	70.610
Z.251	6	25	29.610
Z.515	3	15	11.000
Z.270	2	30	17.510
Z.529	3	15	60.160
Z.552	4	23	18.220
Z.560	6	35	22.490
Z.476	6	25	18.820
Z.603	3	15	60.700
Z.201	3	15	18.720
Z.468	5	40	37.600
Z.400	6	30	60.350
Z.470	6	30	20.203
Z.606	2	15	8.710
Z.548	2	15	12.320
Z.544	2	15	14.910
Z.149	3	28	23.690
Z.406	2	7	5.610
Z.441	3	50	40.400
Z.613	3	8	4.220
Z.271	6	40	29.570
Z.456	3	25	17.730

DINSDAG 23 APRIL

Z.544	3	15	5.980
Z.445	3	25	22.110
Z.477	3	25	50.030
Z.511	7	55	7.220
Z.435	13	70	56.560
Z.526	6	40	29.080
Z.505	3	25	20.530
Z.495	4	25	17.910
Z.605	2	20	13.470
Z.24	3	25	20.620
Z.257	11	60	59.640
Z.30	3	25	17.750
Z.707	7	50	40.730
Z.454	6	30	25.960
Z.517	3	20	14.900

WOENSDAG 24 APRIL

Z.454	5	30	25.630
Z.480	8	45	41.560
Z.199	5	35	35.310
Z.408	10	85	48.720
Z.409	6	40	28.430
Z.512	3	20	21.410
Z.431	5	25	30.860
Z.422	11	90	50.010
Z.432	7	45	34.050
Z.462	6	35	46.130
Z.418	10	100	52.890
Z.545	6	55	58.720
Z.779	5	35	39.870

DONDERDAG 25 APRIL

Z.30	3	7	9.730
Z.52	2	18	13.450
Z.598	4	35	27.480
Z.605	2	15	10.305

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
20-4	11	63.143	841.846			
23-4	27	381.050	2.541.882			
24-4	19	209.000	1.918.710			
Tot.	57	653.193	5.302.438			

GARNAALANVOER OOSTENDE

18-4	37	1.703	48.868	25,—	34,—	28,69
19-4	5	311	14.514	43,—	54,—	46,66
20-4	45	2.469	101.572	37,—	46,—	41,13
23-4	31	1.765	66.192	33,—	42,—	37,50
24-4	35	1.591	62.364	35,—	48,—	39,19

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

18-4	16	697	24.640	30,—	40,—	35,35
19-4	4	264	11.595	39,—	48,—	43,92
20-4	18	1.107	47.969	38,—	52,—	43,33
22-4	16	963	46.450	43,—	53,—	48,23
23-4	19	1.258	38.131	28,—	35,—	30,31
24-4	12	734	27.616	30,—	40,—	37,77

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

18-4	3	5.112	57.066			
19-4	8	3.524	48.285			
20-4	7	6.945	84.307			
23-4	12	14.910	171.964			
24-4	7	9.974	135.061			

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

18-4	43	5.321	140.458	21,—	35,—	25,90
19-4	23	1.893	33.162	32,—	49,—	43,14
20-4	53	5.789	261.115	33,—	50,—	43,53
23-4	54	2.835	135.369	20,—	43,—	35,29
24-4	52	3.422	140.677	30,—	42,—	35,08



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

Een prachtig initiatief van de stad Brugge

Kwaliteitsvis en garnaal in 1956 door vissers aangebracht, beloond

Een plechtigheid op het stadhuis van Heist welke dient aangemoedigd

Drie jaar geleden nam de toenmalige Schepen van de Vissershaven te Brugge, het initiatief, om voor vis en garnaal ter vissershaven van Zeebrugge aangevoerd, een prijs te geven voor de kwaliteit.

Een commissie werd samengesteld bestaande uit de directie van de haven, handelaars en reders, die

strandden, dat een schuilhaventje bij de zeehaven van Zeebrugge, in 1906 werd gebouwd.

Sedertdien hebben de inspanningen van de Stad Brugge en van het visserijbedrijf van Heist en Zeebrugge dit schuilhaventje en deze vloot uitgewerkt tot een geheel, waarop wij allen fier gaan en dat de algemene bewondering af-

Wij houden er aan een warme en wel verdiende hulde te brengen aan de bemanningen van de drie vaartuigen en in het bijzonder aan de stuurlieden Oscar Creyf, Albert Huyghe en Edmond Van Dierendonck, en aan de andere vaartuigen die bijstand verleend hebben.

Hulde aan die prachtige gemeenschappelijke karaktereigenschap van onze vissers : DE SOLIDARITEIT.

In de mannen van de N.801, de Z.54 en de Z.485 groeten we de onverschrokken zeebonken, die de solidariteit van onze zeelieden op heerlijke wijze hebben bevestigd.

BEANTWOORDT DE INSTELLING VAN DE KWALITEITSPRIJS AAN HAAR DOEL ?

Wij aarzelen niet andermaal deze vraag bevestigend te beantwoorden.

77 mededingers hebben aan de prijkskamp deelgenomen.

De adviescommissie die de punten toekent, verklaart in haar verslag onder meer :

«Onder de visvangers komen hier namen terug, die wij reeds vroeger mochten begroeten als de élite voor wat de aanvoer van kwaliteitsvis betreft.

Voor wat de garnaaalvangers betreft, gebeurt het wel dat we dezelfde eenheden kunnen vermelden, doch hier is de ijver veel groter en gezien het aantal mededingers, 28 in de 1e categorie en 32 in de 2e categorie, is het een hele prestatie om de prijs in de wacht te slepen.

Daarom houden wij er aan alle garnaaalvangers van harte te feliciteren.

teren met de goede verzorging hunner vangst, want er is werklust en toewijding nodig om in één jaar 30 à 40.000 kilos garnaal te koken, te verzorgen en deze van prima kwaliteit op de markt te brengen.

Een bijzondere vermelding verdient de Z.538, van Jozef Vlietinck en Mevr. Huysseune, met een aanvoer van 47.241 kg tegen een gemiddelde prijs van 27,44 F.»

De instelling van de kwaliteitsprijs is een waarborg van grotere voorspoed, omdat zij de visser helpt overtuigen van de grotere waarde van de best verzorgde vis, omdat zij de aandacht van het land vestigt op de Zeebrugse visproductie, omdat zij een grotere afzet in de hand werkt.

De groothandelaars getuigen dat de cliënteel uit het binnenland steeds aangroeit, dat de kwaliteit van de Zeebrugse vis gekend en gewaardeerd wordt en dat steeds meer verse vis uit Zeebrugge gevraagd wordt. De bestendige uitbreiding der handelsinrichtingen rondom de vismijn getuigt van de groei van de vishandel in Zeebrugge.

DE BLOEI VAN ZEEBRUGGE VISSERSHAVEN

Het verkoopcijfer in de mijn heeft in 1956 rekordcijfers geboekt: in totaal 136 miljoen frank, waarvan 50 miljoen voor garnaal en 86 miljoen F voor vis.

Het jaar was gunstig voor vis- en garnaalvaartuigen : wat betreft de visvangst : 0,5 t.h. min vangsten, 10 t.h. hogere opbrengst. De gemiddelde verkoopprijs bedroeg :

in 1953 : 10.98 F
in 1954 : 12.33 F
in 1955 : 12.56 F
in 1956 : 13.52 F

Wat de garnaal betreft : voor 12 t.h. meer vangsten, 42 t.h. hogere opbrengst. Gemiddeld : 24,31 F in 1956 tegen 25,31 F in 1955.

De statistiek toont aan dat de opbrengst, hoofdzakelijk wat de garnaal betreft, hogere cijfers bereikt, maar anderzijds rekening gehouden wordt met de uitbatingskosten die met gemiddeld 17 t.h. gestegen zijn in verhouding tot



Burgemeester Van Damme schenkt aan reder-stuurman Jozef Vlietinck en mevrouw Raph. Huysseune reders van de Z.538, de blauwe wimpel.

voor elke vangst vis of garnaal elke dag punten toekende. Hij die op het einde van het jaar de meeste punten behaald had voor wat de kwaliteit van vis en garnaal betreft, zou met zijn bemanning beloond worden.

Dit initiatief gaf sedert drie jaar aanleiding tot een mooie plechtigheid op het stadhuis van Brugge, welke door het Brugs gemeentebestuur ingericht werd. Thans, en gezien de laureaten te Heist wonden, werd door burgemeester Van Damme in akkoord met burgemeester de Gheldere van Heist, het feest op het stadhuis van Heist gehouden.

Aan deze gebeurtenis kan niet genoeg belang gehecht worden ! !

Na een welkomwoord van burgemeester de Gheldere, waarin hij vooral hulde bracht aan burgemeester Van Damme voor het genomen initiatief, dat zeker de Zeebrugse visserij en vishandel ten goede komt, sprak burgemeester Van Damme een rede uit waarvan we de belangrijkste feiten hierna weergeven.

DE REDE VAN BURGEMEESTER VAN DAMME

De Heistse visser ligt aan de grondslag van de vissershaven van Zeebrugge, het is voor zijn vloot van een veertigtal zeilboten, die in 1900, op het strand van Heist

dwingt.

Dit verleden van zeer harde strijd, van zware offers, heeft onbreekbare banden gesmeed tussen Brugge-Zeebrugge-Heist, en heeft ons de zware plicht opgelegd onverpoosd en onversaagd te arbeiden voor een steeds betere toekomst voor de levenden en voor het nageslacht.

Aan deze heilige plicht zal Brugge nimmer tekort komen.

De plechtigheid van de kwaliteitsprijs werd verleden jaar niet gehouden ; zij werd alsdan vervangen door een daverend feest ter gelegenheid van een rekord in de vismijn : het verkoopcijfer van 100 miljoen frank was voor het eerst geboekt.

HULDE AAN DE OVERLEVENDEN EN HUN REDDERS

Gedurende de laatste twee jaren werd de vissersfamilie van de Oostkust zeer zwaar beproefd : wij betreuren het vergaan op zee van vier vissers, wier namen niet enkel in het marmer van het Visserskruis worden gebeiteld, maar die diep in onze harten zijn gegrift. Zij heten Walter Van Dierendonck, Fernand Savels, Leon Devooght, Georges Vanderheyde.

Het vergaan van de Z.34 en de Z.197, en de redding van hun bemanningen, door de N.801, de Z.54 en de Z.485, zijn nog in ieders geheugen geprent.



Desmidt Triphon, Brouckaert Camiel, Wenteyn Frans en Demuenaere Jozef van de Z.553, die de mooiste garnaal in 1956 aanvoerde.

DE HUIDIGE VISSERIJPROBLEMEN

Hieruit moeten wij besluiten, dat steeds moet gestreefd worden naar een grotere produktiviteit van de vloot. Alsdan stellen zich problemen die een nationaal karakter dragen, problemen die levenskwesaties zijn voor het visserijbedrijf en waaraan dringend door de hogere instanties een oplossing dient gegeven te worden: de aanvoer, de vernieuwing van de vloot, de bemanning, de scholing, de bescherming van de visgronden, de uitrusting der vissershavens en der vissersrijen.

Het past niet in het kader van deze plechtigheid deze verschillende punten te behandelen. Wij houden er nochtans aan onze voldoening te betuigen om de uitbreidingswerken van de vissershavens, die op 1 juli moeten voltooid zijn en over het ontworpen plan van de verlenging van de vissersrij met 125 meter, uigekust o.m. met een visrestaurant, dat ongetwijfeld een flinke propaganda zal zijn voor de vissershavens en het visverbruik. Groot is ons vertrouwen in de toekomst.

DANK AAN DE COMMISSIE

Ik bedank zeer hartelijk, namens het Komitee, de leden van de Adviescommissie, dhrn Maurice Degroote, Delanghe, Karel Geldhof en Arthur Verhaeghe, om de zorg die zij besteed hebben aan de vervulling van hun kiese taak: het toekennen van de punten. Zij hebben de belangen van het Zeebrugse visserijbedrijf gediend.

Deze rede werd vanzelfsprekend hartelijk toegejuicht omdat ze de weerspiegeling is van hetgeen voor Zeebrugge beoogd wordt. Ze steekt schril af met wat we te Oostende van Overheidswege zouden moeten verwachten, maar waar niets gedaan wordt om ook hier de visserijbelangen te behartigen.

Hierna volgde de plechtige overhandiging van de wimpels, de tinnen herinneringsborden met inscriptie en de diploma's aan de reders, stuurlieden en bemanningen. Een apart geschenk werd aangeboden aan de dappere Heistse vissers: Creyf, Huyghe en Van Dieendonck, een prachtige schaal van aardewerk namelijk.

Tenslotte sprak, geestig en pittig, burgemeester Jan B. de Gheldere, nog een dankwoord, waarin hij eerst memoreerde, hoe burgemeester Vandamme op altijd schitterende en kordate wijze de belangen van de vissers en de visserij heeft gediend en nog dient, o.m. in het begin van de oorlog en later, toen het er bvb. om ging, in beslag geïmponeren van schepen, samen met dhrn de Gheldere en P. Vandenberghe, van de bezetter weer «los te krijgen», ten dienste van de visserij. Hij bracht de dank over van de Heistse vissersbevolking aan de burgemeester van Brugge, waarna in de bovenzal de erewijn werd gepresenteerd.

NAMENS DE REDERS EEN DANKWOORD

Namens het Verbond der Belgische Zeevisserij dankte dhr Vandenberghe de stad Brugge voor het gelukkig genomen initiatief en wees hij op de bezorgdheid steeds door beide burgemeesters voor de visserij betoond.

Nu de moeilijkheden voor de visserij zich meer en meer opstapelen tengevolge van het feit dat Benelux een werkelijkheid geworden is, moet de Belgische visserij, die weinig of niet beschermd is, zich er

boven op houden door de kwaliteit van zijn garnaal en zijn vis.

Dhr Vandenberghe stelde terloops het feit aan de kaak, dat Nederlandse verkopers vrij in ons land van deur tot deur mogen leuren met kleine hoeveelheden garnaal waar dit nochtans aan Belgische firma's in Nederland nooit is toegelaten. Hij deed beroep op de aanwezige autoriteiten opdat zij de Belgische garnaalvisserij en kustvisserij zouden doen beschermen door een vestigingswet zoals die in Nederland van kracht is. In de verhoudingen tussen Nederlandse en Belgische visserij is veel te veel het systeem van twee maten en twee gewichten in voege en daaraan moet zo snel mogelijk verholpen worden.

Nederland kent voor de haring zijn vlaggetjesdag, welke een nationale feestdag geworden is.

Waarom zou ook België in alle kusthavens op luisterrijke wijze zijn viering van de kwaliteitsvis en garnaal niet doorvoeren.

Het zou, dank zij radio en televisie een propaganda zijn voor beide produkten zonder voorgaande.

Het zou voor de vissers een aanmoediging zijn tot beter en met de steun van de Overheid zou het ons toelaten, dank zij onze werkkraft, dank zij de verzorging van onze produkten, de invoer kunnen tot een minimum herleiden omdat alleen de kwaliteit en een gezonde geest van samenwerking tussen reders en overheid, ons kan redden.

Na deze rede, welke warm toegejuicht werd, was intussen de harmonie Ste Cecilia van Heist agetreden, en in stoet begaf men zich rond het middaguur naar het monument der gesneuvelden, waar door burgemeester Vandamme een bloemtuil werd neergelegd, waarna de Brabantse weerklok over het zonnige Heist, dat... vol vreemde bezoekers was, die met belangstelling kennis namen van deze plechtigheid.

DE UITSLAGEN

1e KATEGORIE VIS :

Vaartuigen met 150 P.K. en meer, (12 reizen van 9 nachten)

Eerste : Z.437 «Raphael», reeds laureaat in 1953.

Reders : Vlietinck Jozef Heist en Mevr. Huysseune, Zeebrugge. Stuurman : Vlietinck Jozef, Heist. Motorist : Vlietinck Louis, id. Matrozen : Vlietinck Leon, id. Vlietinck René, id.

Tweede : Z.500 «De Hoop»

Stuurman : Vlietinck François, Heist.

2e KATEGORIE VIS :

Vaartuigen tot en met 149 P.K. (20 reizen van 6 nachten)

Eerste : Z.523 «Jeanne-Madeleine», reeds laureaat in 1953 en 1954.

Reder : Dobbelaere Gerard, Heist. Stuurman : Beernaert Kamiel, id. Matrozen : Speckman René, id.

Tweede : Z.418.

Stuurman : De Graeve T., Uitkerke.

1e KATEGORIE GARNAAL :

Vaartuigen die geregeld nachtvisserij beoefenen.

Eerste : Z.553 «Noordster», reeds laureaat in 1953, 3e categorie.

Reder : Desmidt Triphon. Motorist : Brouckaert Kamiel, Heist.

De nieuwe wet op het zeevisserijonderwijs

Nu de nieuwe wet reeds door de Senaat werd aanvaard en binnenkort door de kamers zal goedgekeurd worden, menen wij dat het van belang is in een reeks artikelen uiteen te zetten wat deze wet ons zal brengen.

De wet slaat hoofdzakelijk op twee voorname punten :

1. inrichting van het zeevaartonderwijs van de Staat;

2. toekenning van brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart.

Gezien het enkel de zeevisserij is die ons belang inboezemt, zullen we de delen die over koopvaardij en pleziervaart spreken weglaten. De nieuwe wet is zeer uitgebreid, voor de inrichting van het zeevaartonderwijs zijn er 57 artikelen en voor de brevetten, diploma's, enz... zijn er zelfs 67 artikelen.

De betrokken middelen werden herhaaldelijk geraadpleegd omtrent de opstelling van deze wet, dit gebeurde reeds in 1953—1954. De laatste bespreking werd gehouden in juni 1955 en het heeft bijgevolg bijna twee jaar geduurd vooraleer onze parlementairen tijd vonden om deze wet er door te krijgen.

Samen met de besluiten tot regeling van de zeevaartinspectie

(veiligheid der schepen), zal deze wetgeving wel geen omwenteling brengen, maar toch een belangrijke aanpassing aan de bestaande toestanden zijn. De oude wetgeving sprak immers reeds van 25 augustus 1920. Sinds die datum is er heel wat gebeurd: de schepen zijn groter geworden, motorisatie is algemeen, moderne uitvindingen zijn bijgekomen en op sociaal gebied heeft de visser heel wat verbeteringen bekomen.

Met dit alles wordt rekening gehouden.

Er is onder meer voorzien dat internaten kunnen opgericht worden aan de zeevisserijschool, zodat ook belanghebbenden uit het binnenland eventueel de lessen kunnen bijwonen en zich voorbereiden op het vissersberoep.

Vooraf nog een algemene opmerking. Er is in het besluit enkel sprake van de rijksvisserijschool te Heist, omdat deze de enige is die door de Staat als dusdanig volledig ingericht wordt. Ingeval de andere visserijscholen willen staatssteun genieten, dienen ze zich aan te passen aan de vereisten die gesteld zijn voor de rijksvisserijschool te Heist.

(Vervolg toek. week)

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

MAECKELBERGHE August, matroos aan boord van de treiler O.296 kwetste zich aan de linkervoet, toen hij met zijn linkerbeen tussen een korretouw en galgrol is geraakt.

CLEMENT André, matroos op de IJslandvaarder O.294, werd de linkerpink geplet tussen de visplank en de reling.

DEWULF Gustaaf, matroos aan boord van de O.66, kreeg een slag van een touw tegen de linkerarm.

VLAMINCK Albert, matroos aan boord van de O.254 werd gekwetst aan de rechterknie, toen, bij het

Matrozen : Wenteyn Frans, id. De Meulenaere Jozef, id.

Tweede : Z.68 «Santa Godelieve». Stuurman : Vantorre Louis, Heist.

2e KATEGORIE GARNAAL :

Vaartuigen die geen nachtvisserij beoefenen.

Eerste : Z.525 «André-Robert-Denise».

Reder : Vantorre Paulus, Heist. Stuurman : Vantorre Jan, id. Motorist : Savels Leon, id. Matrozen : Verpoorter Vic., id. Savels Romain, id.

Tweede : Z.54 «Cecile». Stuurman : Creyf Oscar, Heist.

ophalen van de korre, een kabel tegen zijn been is terecht gekomen.

VYNCK Lucien, matroos, is uitgegleden en tussen het vaartuig en de kade gevallen, toen hij zich aan boord van de O.83 wilde begeven. Het slachtoffer diende vervoerd te worden naar het hospitaal.

ZEEBRUGGE

GHESELLE Gérard, matroos aan boord van de Z.777, is uitgegleden en gevallen. Hierdoor bezeerde hij zich aan de linkerzijde en is hij een drietal weken werkonbekwaam.

VANTORRE Marcel, motorist aan boord van de Z.549, geraakte met de rechterarm gekneld tussen een plaat en de batty.

VANHAECKE Willy, matroos op de Z.583, kreeg een slag van een aangespannen staaldraad in de rechterhand.

NIEUWPOORT

COULIER Pierre, matroos aan boord van de N.740, kreeg een steek van een knorhaan in de rechterpols.

REDERS !

DIT IS UW VAKBLAD !

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

AUTORALLY OP VLAGGETJESDAG

De viering van Vlaggetjesdag, waarvan het accent dit jaar op IJmuiden valt, wordt dit jaar in Scheveningen toch flink aangepakt. De NCRV zal ten bate van de ook in België bekende Goed-Zo-Aktie in samenwerking met een Haags automobielbedrijf een autorally naar Scheveningen organiseren. De Houtrusthallen zijn gehuurd om de deelnemers te ontvangen. De hallen worden ingericht voor zeventienduizend deelnemers, zodat de drukte in Scheveningen, vooral tijdens de vloot-schouw tegen de avond, nog drukker zal worden dan vorige jaren.

PLAN TOT SANERING VAN LOGGERVLOOT

De Nederlandse haringreders hebben thans overeenstemming bereikt over een plan om door het uit de vaart nemen van de oudste en minst rendabele schepen te komen tot de gewenste sanering van de Nederlandse loggervloot. Wanneer het plan tijdig kan worden verwezenlijkt, zullen in het nieuwe op 21 mei beginnende haringseizoen dertig tot veertig loggers uit IJmuiden, Katwijk, Vlaardingen en Scheveningen niet meer aan de visserij deelnemen.

Het plan omvat de oprichting van een saneringsfonds. Reders, die een of meer schepen uit de vaart nemen, krijgen een bepaalde uitkering uit deze pot. Men wil het fonds financieren uit middelen van het opvangfonds voor de gezouten haring. Het grootste deel zal echter worden verkregen door een speciale, door de reders te betalen heffing op de aanvoer van verse en gezouten haring.

De sanering van de vloot biedt een economisch en sociaal aspekt. De sanering heeft namelijk betrekking op de vaartuigen, die voor de opvarenden de geringste accommodatie bieden. Van de sanering verwachten de reders verder een verlichting van het probleem om de schepen met bonafide en vakbekwame vissers te bemannen.

SCHIP TE WATER GELATEN

Op de werf Figee te Vlaardingen is op 16 april j.l. met goed gevolg tewatergelaten een stalen motor-trawler (bouwnummer 284) in aanbouw voor de Armement Frédéric en Cie, La Rochelle - Frankrijk.

Bij de doop, welke plechtigheid werd verricht door de echtgenote van één der firmanten, Mevrouw Jaquemard, ontving het schip de naam «Maria Christina».

Het schip heeft de volgende hoofdafmetingen :
 Lengte over alles : 34,00 m
 Lengte tussen de Loodlijnen : 29,50 m
 Breedte op sp. : 6,80 m
 Holte in de zijde : 4,20 m

Het zal worden voorzien van een «Werkspoor» scheepsdieselmotor type TMAS 278 - 580 E.P.K. Het schip wordt gebouwd voor de trawvisserij op de Atlantische Oceaan. Het gehele ontwerp van het vaartuig werd verzorgd door deze werf terwijl de bouw geschiedt vol-

gens eisen en onder toezicht van de Klasse bureaux Lloyd's Register of Shipping en «Bureau Veritas».

Onmiddellijk na de tewaterlating werd de kiel gelegd voor het zusterschip van deze trawler, bouwnummer 285.

« DE HOOP » UIT NOORWEGEN VERTROKKEN

Het hospitaal-kerkschip «De Hoop», dat tal van weken in de buurt van de Lofoten was gelegen om hulp te verlenen aan ruim 25 duizend Noorse vissers, die hier in februari en maart en april ter kabeljauwvisserij varen, is 17 april op de terugreis naar Nederland gegaan. Dokter Ouwerkerk heeft 800 patienten kunnen helpen en ongeveer vierhonderd kiezen in zijn praktijk als tandarts getroffen.

«De Hoop» lag op 27 en 28 april in de Noorse vissersplaats Aalesund, waar besprekingen werden gevoerd met de Noorse autoriteiten. De voorzitter van de vereniging, de heer M.C. van Hall, was hierbij aanwezig. Einde april vertrekt «De Hoop» naar Rotterdam na eerst Oslo te hebben aangedaan. Tijdens een afscheidsreceptie is kapitein W.F. Rog van «De Hoop» een zilveren vaas met inscriptie aangeboden.

Onder de vissers van de trawlervloot in IJmuiden en Scheveningen heerst ontstemming over het ter beschikking stellen van «De Hoop» in deze maanden aan de Noorse regering. De gelden voor het schip zijn indertijd door Nederlandse rederijen en vooral door het Nederlandse volk bijeengebracht. Daarbij werd door de vereniging en later ook door de Nederlandse regering toegezegd, dat «De Hoop» het gehele jaar door dienst zou doen op de Noordzee. Waarbij dan in de wintermaanden in de noordelijke wateren zou worden gevaren. De vereniging heeft bij het vertrek van het schip naar Noorwegen meegedeeld, dat hiervan was afgezien omdat de trawlers op te grote afstand van elkaar vissen en het bieden van hulp dan weinig effectief zou zijn. De trawlvissers ontkennen dit en wijzen er op, dat de Duitsers wel in de wintermaanden een schip op de Noordzee stationeren en dat «De Hoop» toch in ieder geval als weerschip zijn verdiensten voor de trawlvissers zou hebben gehad.

NEDERLANDERS NEMEN DEEL AAN HARINGPROJECT

Nederlandse haringimporteurs hebben zich volgens het persbureau United Press bereid verklaard een plan tot de bouw van een conservenfabriek in Dunmore East in de County Waterford in Ierland te steunen. De kosten belopen f 600.000. Een der grootste voorstanders van het plan is R. Shipsey uit Dunmore, die ondermeer in het vorige jaar voor de Corn. Vrolijk Visserijmaatschappij te IJmuiden in Dunmore East optrad. Dhr Shipsey heeft verklaard, dat het grootste gedeelte van de plaatselijke haringvangst naar Nederland gaat. Hij schatte de totale vangst van dit seizoen op ongeveer een miljoen gulden.

BRIEF UIT YERSEKE

Nr 635.

Yerseke, 20-4-57.

TWEE PLOTSSELINGE STERFGEVALLEN

Verleden donderdag ging heen de algemeen bekende directeur van het Aan- en Verkoopkantoor van mosselen te Bergen op Zoom, de heer J. Heinerickx. Hij was in deze betrekking vanaf 1937 toen hij de eerste directeur van de in 1935 opgerichte Mosselcentrale, de heer van der Voort opvolgde. Wel staat al wat te veel naar dirigisme zweemt ons tegen, toch had naar onze mening de jonge Centrale geen betere man als directeur kunnen treffen. Dat het zelfs hem onmogelijk was de Centrale geliefd te maken, is weer iets anders en het was alleen de overtuiging dat samenwerking, hoewel gedwongen, uit een financieel oogpunt bekeken, de beste resultaten gaf en geeft die de zaak in stand houdt. Want als de Centrale onder de leiding van de nu overleden directeur iets heeft bewezen, was het zeker dit, dat de mosselen een veel betere prijs op kunnen brengen, dan vroeger toen het ieder voor zich en God voor allen, was, mogelijk scheen. Dat om zoover te komen, niet met ieders persoonlijke belangen kon worden aangerekend, behoeft geen nader betoog. Vandaar dat niet iedereen de heer Heinderickx even goed gezind was. Ook viel het niet te verwonderen dat, gezien het vele dat te regelen en te ordenen was, weleens fouten werden gemaakt. Niettemin geloven we in de geest van de overgrote meerderheid der kwekers van en handelaren in mosselen, te schrijven dat een goedwillende en huimaan leider aan het kantoor ontviel. We betuigen de familie onze welgemeende deelneming. Een geheel ander type was de andere die ons vanmorgen schielijk ontviel : Jacobus Pehaar, geboren uit een Yerseks geslacht, leefde en werkte

in alles mee wat de visserij betrof. Zwerfde hij in z'n jonge jaren wel eens van huis in andere streken en landen om deel te nemen aan de Rijnvaart, de zeevaart of de zeevisserij, op latere leeftijd verbleef hij onafgebroken op de plaats zijner geboorte te Yerseke en beoefende de mosselkwekerij, terwijl eveneens een zaak (in- en verkoop van kreukels, wulken en krabben) werd uitgebaat, later nog aangevuld door een zaak in scheepsbenodigdheden, stookolie, smeerolie, enz. Zijn laatste jaren niet geteld omdat hij toen reeds leed aan de kwaal die hem nu zo plotseling wegrukte, was hij steeds op de haven te vinden, waar het kleine beweeglijke mannetje levendig deelnam aan alle gesprekken en handelingen verband houdend met de kweek van en handel in mosselen. Met hem gaat weer een van die oude kaai-typen heen die we zo node missen omdat door hen het verleden voor onze jongeren steeds levendig wordt gehouden.

PER VLOT NAAR CHILI

Een Franse amateur, die een door hem zelf gebouwde zender met gering vermogen (50 watt) gebruikte, heeft verscheidene contacten tot stand gebracht met het vlot «Tahita Noei» aan boord waarvan vijf Franse, onder wie de bekende navigator Eric De Bisschop, door de wind voortgedreven, langzaam naar de kust van Chili stevenen.

Yves Naintre heeft van de operateur van het vlot, Michel Brun, op 23 april, tussen 7 en 8 uur in de ochtend, de volgende boodschap ontvangen :

« Ligging : 34.18 graden zuiderbreedte ; 102,32 graden westerlengte ; water 19 graden ; sterke noordwestenwind. Alles wel aan boord. Hopen nog steeds Chili einde mei te bereiken. »

De evolutie van de Oostendse Vissershaven

Zoals wij reeds medegedeeld hebben heeft dhr Emiel Vroome, Schepen van finantiën van Oostende, een zeer interessant werk geschreven dat de titel draagt : «De evolutie van de Oostendse Vissershaven — Een duizendjarige Reuzenstrijd».

Deze uitgave bevat zeer talrijke interessante gegevens en geschiedkundige feiten over onze vissershaven en meteen over Oostende. Daarbij is het boek verlicht met even interessante foto's, die een duidelijk beeld geven van de evolutie der visserij te Oostende en die herinneren aan de bijzonderste gebeurtenissen uit onze stedelijke geschiedenis.

Al wie zich aan de visserij, onze haven en onze stad interesseert moet dergelijk werk een plaatsje geven in zijn boekenkast. Het is van een blijvende waarde en zal steeds opnieuw ter hand genomen worden.

Verschillende lezers vroegen ons waar ze «De Evolutie van de Oostendse Vissershaven» kunnen kopen. Dit gebeurt best door storting van 50 F op de PCR 3092.91 van dhr E. Vroome te Oostende. De inschrijvers zullen enkele dagen later het boek dan per post ontvangen.

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)

NIEUWS UIT NEDERLAND

STELLENDAMMERS VERWACHTEN WEINIG VAN DE VISSERIJ

Het laat zich aanzien dat de af-damming van het Haringvliet voor de gemeente Stellendam geen grote mogelijkheden met zich mee zal brengen op gebieden buiten de visserij. Het is daarom van belang dat Stellendam een vissersplaats blijft, al moet de visserij van een haven in de buurt uit worden uitgeoefend.

Deze mening spreekt de voorzitter van de Stellingdamse vissersvereniging «Samenwerking», de heer A. Van Eck, uit in een rapport, dat hij heeft samengesteld in opdracht van het bestuur van deze vereniging. Voor het tot stand komen van het rapport zijn vele adviezen van visserijdeskundigen ingewonnen en zijn bijeenkomsten te Stellendam gehouden.

De Stellingdamse vissers, aldus het rapport zijn niet van plan tegen het Deltaplan en tegen de af-damming van het Haringvliet in het bijzonder te opponderen. Zij juichen de uitvoering ervan van harte toe, omdat het hierbij ook om hun eigen veiligheid gaat. Aan de andere kant moet echter worden geconstateerd dat door deze noodzakelijke werken de Nederlandse en als eerste de Stellingdamse visserij ten zeer eerste gedupeerd zal worden. De rechtvaardigheid eist volgens het rapport niet een tegemoetkoming, zoals in het ontwerp Deltatwet is voorzien, doch een integrale schadeloosstelling voor de vissers die moeten afvloeien.

Uitweg naar zee

De vissers uit Stellendam en eventueel ook die uit Goedereede zullen te zijner tijd gebruik kunnen maken van twee havenkommen, die zullen komen ter weerszijden van de schutsluis in de dam, die het Haringvliet van de zee zal afsluiten. Schutsluis en havenkommen zullen in 1965 klaar zijn, de gehele dam zal pas later voltooid zijn. Het gebruik van de havenkommen zal voor de Stellingdamse vissers van belang zijn als eenmaal het Zuiderdiep, de vaargeul tussen Stellendam en de ten noorden daarvan gelegen Scheelhoekplaat, is afgesloten. Het was eerst de bedoeling van Rijkswaterstaat, het Zuiderdiep reeds in 1959 af te sluiten, waardoor de Stellingdamse visserij van dat jaar af tot de voltooiing der havenkommen in 1965 grote moeilijkheden zou ondervinden. De deltidienst van Rijkswaterstaat heeft voor deze bezwaren een open oog gehad, aldus het rapport. Men wil er thans naar streven het Zuiderdiep zo lang mogelijk open te houden en daarmee de overgangsperiodes voor de Stellingdamse visserij geheel of nagenoeg geheel te doen vervallen.

Door allerlei moeilijkheden is het zeer waarschijnlijk, aldus het rapport, dat niet alleen een aantal oudere vissers hun werk zullen moeten staken, maar dat er ook een groot verloop zal komen onder de deelvissers (knechts). Door deze moeilijkheden, maar vooral doordat er in de garnalenvisserij elk jaar periodes van slechte verdiensten optreden, zal een deel der knechts in de verleiding komen bij de af-damming te gaan werken. De schippers zullen hier niet zo gauw toe overgaan, maar groot verloop onder de knechts zal hen daartoe eveneens kunnen noodzaken. «Wij vrezen», aldus het rapport, «dat dit probleem een der ernstigste zal blijken te zijn waarvoor de visserij gesteld zal worden, tenzij het

Zuiderdiep bruikbaar blijft tot de nieuwe havens klaar zijn.»

Hoewel het buitengewoon moeilijk is een betrouwbare prognose te geven van de invloed van de af-damming van het Goereese gat op de garnalenstand, zijn de biologen in ieder geval van mening dat die invloed ongunstig zal zijn. Of het mogelijk zal zijn met goed uitgeruste schepen meer buitengaats met een verminderde stand toch even veel garnalen te vangen als nu, is moeilijk te zeggen en nog moeilijker is het te voorspellen, of een lonend bedrijf mogelijk zal zijn.

Al vormt het visserijbedrijf procentueel een economische minderheid in de gemeente, aldus het rapport verder, niettemin zet het zijn stempel op het gehele dorp, doordat velen er ook indirect bij betrokken zijn. Van de vijfhonderd gezinnen zijn 57 specifieke vissersgezinnen met 85 varende vissers, terwijl 240 gezinnen min of meer geregeld garnalen pellen. Het verdwijnen van visserij en pellerij zou een zware slag voor de gemeente betekenen.

Van een overschakeling op de kleine zeevisserij, die met flinke, dure kotters wordt uitgeoefend, moet men geen hoge verwachtingen hebben. Dit is een heel ander soort visserij dan die op garnalen en zij ligt de meeste Stellingdamers niet. Voorts is het voor de garnalenvissers ondoenlijk zulke zware financiële verplichtingen op zich te nemen als nodig zijn tegenover de herstelbank bij het aanschaffen van een kotter voor de permanente zeevisserij. Degenen die persé in de visserij willen blijven zullen het best doen een klein type kotter tweede hands aan te schaffen, waarmee zowel de garnalenvisserij als de platvisserij is uit te oefenen. Of het gebied binnen de dam een vruchtbaar gebied zal worden voor de zoetwatervisserij, valt niet te voorspellen, maar men moet er geen te hoge verwachtingen van koesteren.

Er zal, aldus het rapport, van overheidswege tijdig een complex maatregelen moeten worden getroffen om de gedupeerde vissers economische en/of sociaal schadeloos te stellen voor de door hen te brengen.

Deze kunnen niet hieruit bestaan, dat degenen, die gedupeerd worden, in een bestaande algemene sociale regeling worden opgenomen. Evenals bij de afsluiting van de Zuiderzee en de voortgaande inpoldering van het IJsselmeer zal hier een incidentele regeling moeten worden getroffen. De regering ziet dit ook zo en daarom zou de rapporteur de schadevergoedings- en uitkeringsregelingen willen baseren op genoemd artikel. Daarbij spreekt hij de hoop uit, dat deze regelingen kunnen worden vastgesteld tegen de tijd, dat de gevolgen van de af-dammingswerkzaamheden zich in het garnalenvisserijbedrijf doen gevoelen, hetgeen al spoedig het geval kan zijn.

De schadevergoedingsregeling zal moeten omvatten voorschriften omtrent de grootte en de wijze van vaststelling der schade, geleden door de schipper-eigenaar, die vanwege hun vervoerder leeftijd, gebrek aan deelvissersknechts of achteruitgang der vangsten genoodzaakt zijn hun bedrijf te liquideren. Deze vergoeding dient zowel vaartuijg als vistuig te omvatten.

Daarnaast zal een uitkeringsre-

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

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG, 18 APRIL

De deelnemers aan de paedagogische studieweek te Blankenberge brengen vandaag een bezoek aan de vismijn en de diepvriesinstellingen te Oostende. Een gelukkig gedacht de onderwijzer in nauw contact te brengen met het zeevisserijbedrijf. De onderwijzer is immers de drager en overbrenger van gedachten. Langs de onderwijzer kunnen we best de jeugd bereiken om hun aandacht te vragen voor een nieuw en interessant beroep voor hen. Het is ook op school dat de eerste degelijke grondslagen voor een visverbruik kunnen gelegd worden.

VRIJDAG, 19 APRIL

Konflikt in het Montgommery-dok : de kustvisserij heeft slechts een plaats waar veilig en goed kan aangelegd worden, deze plaats is echter verboden. Wat voor de kustvisserij overblijft is niet te gebruiken en nochtans willen onze stadsbestuurders die vaartuigen in het dok behouden, om toeristenwille.

Het lijkt bij laag water veeleer een poel en een scheepskerkhof dan een vissershaven.

ZATERDAG, 20 APRIL

Men stelt mij vandaag een eigenaardige vraag waarop ik niet kan antwoorden. Hoe is de houding van de voorzitter van een redersvereniging, tevens afgevaardigde van een syndicaat, tegenover de staking die uitgebroken is in de rederij welke praktisch het enige lid is van de redersvereniging ?

Ik zou haast denken dat het dezelfde houding is als die ten tijde van de bennen toen hij van zijn mandaat ontheven werd om zich rechtstreeks te verzetten tegen de belangen der leden van zijn vereniging.

(Vervolg van vorige kolom)

geling nodig zijn, zowel voor schippers als deelvissers, die gedupeerd worden. Deze regeling kan in grote trekken gelijk zijn aan die, welke wordt vastgesteld voor de af te vloeien IJsselmeervissers in het rapport van de commissie Van der Zaal. De vissersbevolking moet als een eenheid worden gezien en daarom zal de uitkeringsregeling (voor levensonderhoud) van schippers en deelvissers voor ieder van hen gelijk moeten zijn.

ZONDAG, 21 APRIL

Pasen ! Verlofperiode voor velen. Tienduizenden bezoekers aan de kust en er wordt veel vis verkocht in de viswinkels langs de kust en gegeten in de honderden visrestaurants. De toeristen maken gebruik van hun verblijf aan de kust om vis te kopen of te eten omdat de naam gaat dat er niets zo goed en zo vers is als de vis aan de kust. Ze zien zelfs op geen paar frank meer ! En nochtans is deze vis even vers als in de meeste viswinkels in het binnenland ! In de meeste winkels, zeggen we, want er zijn er — spijtig genoeg — die het met versheid niet te nauw nemen.

Kan op dit thema geen verhoging van het visverbruik gestimuleerd worden ?

MAANDAG, 22 APRIL

Drukke dagen voor de visserij. Vissersmis te Oostende, uitleiding van de beloningen voor de best verzorgde vis aangebracht te Zeebrugge, feestelijk slot van de visweek te Ieper. Van het goede veel te veel op één dag, maar er moet van de gelegenheid gebruik gemaakt worden en het ijs gesmeed terwijl het heet is, of, in vistermen gezegd : de vis gegeten als ze vers is.

DINSDAG, 23 APRIL

De vasten is voorbij en dit merkt men op de visprijzen. Ze kregen vandaag een aardige deuk. Ik geloof nog altijd niet dat het katholicisme een gunstige invloed uitoefent op het visverbruik. Men eet vis uit versterving, als er geen andere zaken te vinden zijn. Dat is nog bij de meeste mensen de hoofdregel. Al te weinigen eten vis omdat ze gaarne vis eten of omdat ze de voedingswaarde van dit produkt kennen.

WOENSDAG, 24 APRIL

Het wordt een smakeloze historie in bepaalde kranten die er op uit zijn sensatie te scheppen rond het feit dat een doods-kist tot tweemaal toe op dezelfde plaats werd opgevist en in geuren en kleuren werd verteld. Het heeft er de schijn van dat sommige persmensen gaarne in dergelijke potjes roeren, waar het feit op meer diskrete wijze kon vermeld, tenware het er op aankomt lege plaatsen te vullen en veel regels te schrijven over onsmakelijke geschiedenissen.

Havenbeweging Oostende

Gedurende het 1e kwartaal 1957 deden 364 zeeschepen met een gezamenlijke tonnemaat van 456.776 Ton Moorsom de haven van Oostende aan.

Het reizigers- en autoverkeer, verzekerd door de staatspakketboten van de regelmatige lijn Oostende-Dover, was gedurende het 1e kwartaal als volgt :

REIZIGERS

Ingevaren	Uitgevaren
24.921	36.958

AUTO'S

1.136	1.350
-------	-------

Vergeleken met de cijfers van het 1e kwartaal 1956 betekent dat

REIZIGERS

Ingevaren	Uitgevaren
- 10.990	+ 7.808

AUTO'S

+ 167	+ 24
-------	------

De beweging der koopvaardij-schepen gebeurde als volgt :

Bij het invaren vinden we op de eerste plaats de Belgische vlag met 90 eenheden metende 37.158 TM ; dan volgen op de tweede plaats de Nederlandse vlag met 61 eenheden metende 12.354 TM ; op de derde plaats de Duitse vlag met 12 eenheden metende 3.655 TM ; op de vierde plaats de Engelse vlag met 10 eenheden metende 2.863 TM en op de vijfde plaats de Spaanse vlag met 1 eenheid metende 1.247 TM.

In totaal vaarden 174 eenheden met een gezamenlijke tonnemaat van 57.277 TM de haven in, tegen 169 eenheden met een gezamenlijke tonnemaat van 55.754 TM welke de haven uitvaardden.

Vergeleken met de cijfers van het 1e kwartaal 1956 betekent dit 17 schepen meer ingevaren met een tonnemaat van 1.265 TM en 11 schepen meer uitgevaren.

De goederenbeweging gaf de volgende cijfers :

BIJ DE INVOER

49.599 Ton tegen 28.430 Ton voor het 1e kwartaal 1956, weze een vermeerdering van de invoer van 11.169 Ton.

Werden meer ingevoerd : stookolie, chemische produkten en kolen.

BIJ DE UITVOER

9.269 Ton voor het 1e kwartaal 1957 tegen 29.785 Ton voor het 1e kwartaal 1956, wat een minder uitvoer geeft van 20.516 Ton.

Werden vooral minder uitgevoerd : cokes, aardappelen.

De ladingen bestonden hoofdzakelijk :

a) bij de invoer uit : chemische produkten, cokesgruis, hout, kolen, stookolie, stukgoederen, telegraafpalen en vee.

b) Bij de uitvoer uit : dakpannen, cement en stukgoederen.

Gedurende de week van 17 tot 22 april was de goederenbeweging als volgt :

INVOER

300 Ton soda van Frankrijk.
1.300 Ton kolen van Groot-Brittannië en aangevoerd voor rekening van de electriciteitscentrale.
1.750 Ton stookolie.

300 Ton grint van Holland.
200 stuks vee van Ierland en aangevoerd voor rekening van een plaatselijk slachthuis.

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

UITVOER

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 :

17 april : Het Belgisch ms Saphir van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Belgisch ms Internos van Antwerpen met een lading stookolie van 500 Ton.

Het Belgisch tankschip Purfina 7 van Rieme met een lading stookolie van 100 Ton.

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

18 april : Het Frans ms Solvay 95 van Frankrijk met een lading soda van 300 Ton.

Het Belgisch tankschip Pacific

INGEVAREN OP

van Ertvelde met een lading stookolie van 300 Ton.

19 april : Het Nederlands ms Friso van Cardiff met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

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

Het Nederlands ms Nyenstein van Hartlepool met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Nederlands ms Maartje van Cardiff met een lading kolen van 200 Ton bestemd voor de Electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

20 april : Het Nederlands ms Olwe van Hartlepool met een lading kolen van 200 Ton bestemd voor de electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch tankschip Citerna 29 van Gent met een lading stookolie van 300 Ton.

Het Nederlands ms Emmanuel van Holland met een lading kolen van 100 Ton.

Het Belgisch ms José van Holland met een lading grint van 300 Ton.

Het Belgisch tankschip Purfina 5 van Ertvelde met een lading stookolie van 250 Ton.

Het Duits ms St Patrick van Dublin met een lading vee van 200 stuks bestemd voor een plaatselijk slachthuis. Agent Freyman en Vanloo.

21 april : Het Nederlands ms Lelystad van Rouen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerillijn.

Het Nederlands mgs Marinus V van Port Talbot met een lading kolen van 300 Ton bestemd voor de electriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.

Het Belgisch tankschip BP X van Antwerpen met een lading stookolie van 200 Ton.

UITGEVAREN OP

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

Het Engels ms Launceston Castle naar Plymouth.

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

18 april : Het Belgisch ms Santa Rice naar Antwerpen.

19 april : Het Nederlands ms Friso naar Grimsby voor rekening van de Agence Maritime Minne.

Het Belgisch ms Pacific naar Ertvelde.

20 april : Het Nederlands ms Nyenstein naar Antwerpen voor rekening van de Agence Maritime Minne.

Het Nederlands ms Olwe naar Londen voor rekening van de Agence Maritime Minne.

Het Duits ms St Patrick naar Dublin voor rekening van de Firma Freyman en Vanloo.

21 april : De Engelse HMS Axford, Isis, Curzon en Thames naar Shoreham.

Het Nederlands ms Maartje naar Gent voor rekening van de Agence Maritime Minne.

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

Het Nederlands ms Marinus V naar Antwerpen voor rekening van de Agence Maritime Minne.

SCHADEGEVALLEN SCHROEFDEFECT

Toen de Z.412 schipper-eigenaar Savels Gilbert zich ter visvangst bevond in de Noordzee werd men al opeens een harde klop gewaar op het achterschip. Bij nazicht in de haven van Zeebrugge bij laag water kon men vast stellen dat een blad van de schroef geslagen was.

KOR IN SCHROEF

Toen de Z.793 schipper-eigenaar Couhijder Richard zich ter garnaalvangst bevond kwam, wegens een hoge zee de korre in de schroef terecht. Men poogde deze te bevrijden doch hierin slaagde men niet. De hulp werd in geroepen van de Z.104 schipper-eigenaar Raymond Snaawaert, die de Z.793 behouden opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

DEFECTE

KEERKOPPELING

Ter garnaalvangst leed de Z.491 schipper Leopold Ameye defekt aan de omkeerkoppeling. De motorist stelde vast dat het roulement van deze gebroken was. De Z.504, schipper Leon Savels die in de nabijheid viste sleepte de Z.491 naar zijn thuishaven.

Hogere Zeevaartschool te Antwerpen

Openstaande betrekking

Een betrekking van luitenant op het opleidingsschip «Mercator», is te begeven.

De kandidaten moeten Belg zijn en in het bezit van minstens het brevet van luitenant ter lange omvaart; zij moeten in staat zijn, het onderricht in beide landstalen te geven.

De jaarwedde wordt vastgesteld in de schaal Ebis/88 200 (25 jaar) — 126 600 (thans verhoogd met 12,5 %) en vermeerderd met haardgeld of standplaatsvergoeding, en desgevallend met kindergeld.

Daarenboven geniet de titularis een bijzondere vergoeding van 112 F (verhoogd met 12,5 %) per dag verblijf op zee of in een vreemde haven, kosteloos voedsel aan boord en een uniformvergoeding van 4.000 F per jaar.

De kandidaten worden uitgenodigd hun aanvraag, vergezeld van een eensluidend verklaard afschrift van hun brevet te laten worden aan het Bestuur van het Zeewezen, Weststraat, 90, te Brussel, uiterlijk de 1 mei 1957. Bijkomende inlichtingen kunnen aan hogervermeld adres ofwel in de Hogere Zeevaartschool, Noordkasteel, 6, te Antwerpen, bekomen worden.

BRIEFWISSELING VOOR DE «VAN HAVERBEKE»

De oorlogsbodem «Van Haverbeke» heeft Oostende verlaten op 25 april om de 2e visserijwachtkruis-tocht 1957 uit te voeren. Hij zal aanleggen te Reykjavik van 2 tot 4 mei.

De briefwisseling, bestemd voor het visserijwachtchip, moet verplicht per luchtpost verzonden worden.

Het postbureau van Brussel X aanvaardt de briefwisseling tot de hiernavolgende bepaalde data en uren : Reykjavik (IJsland), 30 april vóór 6 u. 30.

De adressen moeten als volgt opgesteld worden : «Aan matroos Mortiers Marcel, aan boord van de Belgische oorlogsbodem «Van Haverbeke», Reykjavik, IJsland».

S.A.I.T.

TOT UW DIENST
VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
21, H. Baelskaai
Tel.: 715.70

NIEUWPOORT
18, Hoogstraat
Tel.: 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel.: 541.31

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

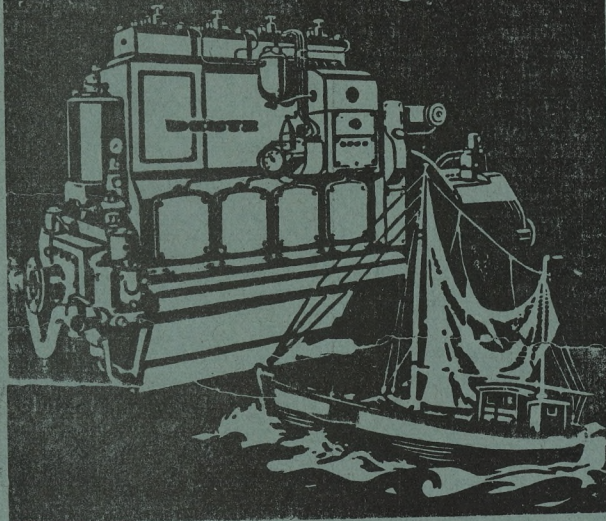
Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V. Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL,

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten
MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

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

*

BRUSSEL :

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

*

LUIK :

Tel. 23.33.93
Telegram : Léoneessel Luik



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

185V