



Het VISSERIJBLAD



EVEN VERPOZEN TIJDENS ENKELE RUSTIGE OGENBLIKKEN.



SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN

Tel. 5459 — 5110

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabel-
jauw, Vlootvleugels, Tarbot
en Heilbot

Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huis 5721

IJMUIDEN - HOLLAND

(120V)

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad

N. V. v.h. C. DEN DULK KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel
Koelhuis

Tel. nr 2036
Na 6 u. : 2670

(100)

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER
IJMUIDEN (Holland)

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

Specialiteit : schelvis
kabeljauw, makreel
— haring, enz

(80V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN
Tel. 4200 - 5318 - 6319
(Holland)

(96)

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



LEES UW VAKBLAD !
HET VISSERIJBLAD
IS UW BLAD ! ! !

REDERS,

Gebruikt U reeds

ALUMINIUM VLOTTERS ?

Doet een bestelling bij
UW Coöperatieve

S. C. A. P.

H. BAELSKAAL, 27 — Tel. 729.51

«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)



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

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

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)

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

Het

VISSERIJBLAD

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

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

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

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

STANDPUNTEN

OORLOG EN VREDE

Neen, ik heb me deze maal niet laten inspireren door de film, en de roman van Dostojeski heeft slechts tot de titel van deze beschouwingen aanleiding gegeven.

De wrede oorlog die de grote romanschrijver beschreef was slechts kinderspel vergeleken bij wat de laatste oorlog geweest is, kostte minder mensenlevens dan de uitwerking van een atoombom tijdens de laatste wereldoorlog.

En het is over die atoomperiode dat we het willen hebben.



In hun lust om elkander te vernietigen zijn de mensen veel vernuftiger dan in hun stuwkracht om meer voort te brengen. Is het misschien omdat de budgetten voor oorlog veel breder zijn dan voor vredesdoeleinden ? Dat een generaal die het voor zijn brood doet veel meer betaalt dan een simpele soldaat, die het tegen zijn goesting doet ? Dat men de geleerden veel meer betaalt om moordwapens te vinden dan om zaken uit te zoeken die de vrede moeten dienen ?

Een oorlog is nooit goed te praten, al brengt ze bij de vrede talrijke zaken mee die ook voor het welzijn van de mensen kunnen dienen. Spijtig dat we die zaken niet bij andere gelegenheden hebben leren kennen of ontdekt.

De tweede wereldoorlog heeft ons het atoomtijdperk gebracht met al zijn mogelijkheden, maar vooral al zijn verschrikkingen.



Het is niet zo lang geleden dat ik in een buitenlands tijdschrift een artikel las : Atomen in dienst van de vrede en dat het atoomtijdperk in een zeer nabije toekomst beschreef. Met wat men nu reeds weet is een ontzettende vooruitgang mogelijk, in dienst van de mensheid en men kent wellicht nog niet het duizendste gedeelte van alle mogelijkheden der kernenergie.

Men spreekt over schepen die brandstof zouden kunnen laden voor verscheidene jaren, men spreekt over opsporing van technische fouten die we tot nu toe niet konden ontdekken, bijgevolg veel minder vermijden, over verlaging van kostprijzen en uitbatingskosten, over verhoging der landbouwopbrengst, misschien brengt de atoomsplitsing de oplossing van het overbevissingsvraagstuk. Wie weet welke verwezenlijkingen nog mogelijk zijn.

We denken echter aan de «primitieve» atoombom van Hiroshima en de snelle ontwikkeling van dit wapen, we denken aan de vreselijkheden van een nieuwe oorlog en aan de gevolgen van de huidige atoomproeven.



Nog zo heel lang niet geleden kenden wij in ons land een hevige reactie op de mededeling in de pers dat Engeland afval van radioactieve stoffen in zee wierp. Talrijke vissers lieten zich afschrikken, een communiqué van het Verbond der Belgische Zeevisserij in de dagbladen van het land omtrent de weinige redenen tot ongerustheid, bleef niet zonder angstige briefwisseling.

Sindsdien hebben andere feiten zich voorgedaan. Tengevolge van atoomproeven in de Stille Oceaan, zijn vissers uit die streken radio-actief geworden en eilandbewoners die dergelijke vis — zonder het te weten — aten, lijdten aan verschrikkelijke ziekten.

De Franse professor Paul Berthold verklaarde zelfs in een lezing welke hij onlangs hield : «Ik heb Japanners gezien die na de » ontploffing te Hiroshima geheel blauw zijn geworden, maar nog » verschrikkelijker is een nieuwe ziekte waarmee ik dit jaar tijdens » mijn reis op Tahiti, op de Marshall en op de Markiezen eilanden » heb kennis gemaakt. Artsen en geleerden zijn het er over eens dat » deze ziekte, waarvoor geen behandeling bestaat, veroorzaakt is door » het eten van vis afkomstig uit de gebieden waar verleden jaar » Amerikaanse atoomproeven plaats hadden, of van vis die besmet » werd door andere vissers die uit genoemde gebieden kwamen. Die » ziekte tast zowel volwassenen als kinderen aan en de voornaamste » kenmerken zijn barsten en pijnlijke gezwellen van de huid.»

We kennen de gevolgen van de Engelse proefnemingen in de wateren tussen Japan en Australië en de reacties van alle beschaafde volkeren tegen het voortzetten van dergelijke proeven.



Alle zogezegde beschaafde landen zijn zodanig verwaand geworden dat ze de gezondheid en de voorziening van voedsel van de volkeren in gevaar brengen om hun eigen machtswellust uit te vieren en krachtvertoon te houden.

Die landen staan als leidende figuren bekend in de F.A.O., de Voedingsorganisatie van de Verenigde Naties, die het overal uitschreeuwde dat er meer vis moet gevangen worden om aan de stijgende voedselbehoefte der volkeren te kunnen voldoen.

Dan waren wij enkele maanden geleden nog zo fier dat vis het enige voedsel ter wereld is dat niet kunstmatig, noch met behulp van chemische middelen wordt opgedreven. Vis die, gelukkig nog in onze gewesten, het gezondste voedsel is dat bestaat.

Hoelang nog ? Eén atoomproef kan noodlottig zijn. Eén atoombom kan tienduizenden vissersvaartuigen en honderdduizenden vissers van de noordelijke Atlantische Oceaan voor immer lam leggen.

J. H. K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Moeten mijn woorden van verleeden weeke intrekken, 't is een misverstand geweest en koopt gijnder maar rap zoo een boek als je de keure hebt.

'k Kommen van de reize dien kastaar teegen die mijn dadde gelapt hadde waarover dat ik het verleeden weeke hadden. Je was juiste in de sinte fashieche fesoosche straate aan 't bellen zeeker op zoek achter een ander slachtoffer. 'k Zeggen : nu of noois en ikke der naartoe, 'k stekken hem bij zijn koljee, je verschoot hem bijkansten een bulle. 'k Zeggen : ha makker, 'k hebben joen eindelijk te pakken. Ken je gij mijn nog, schoonen dat je zijt, vwajoe, schurk, bedrieger, aftruggelaare ?

Zwijgt een beetje, zegten, wat gaan de menschen hier peinzen van mijn? Mijn kommersje gaat kapot gaan. 'k Zeggen dat ze peinzen dat ze willen en menschen afzetten en bedriegen, noem je gij dadde kommersje ? Schenteventen, zeggen kik daar teegen. Lees jen akte van berouw binst dat je nog tijd hebt, want 'k geeven je nog vijf minuten te leeven.

Je viel op zijn knies en je vroeg in zijn schoenste vlaamsch alsten hem mochte verekspliekeren. 'k Waaren wel gloejende kwaad, maar 'k en kosten toch entwien die gieng sterven zijn laaste wensch niet refuseeren, ze doen het niet met de moordenaars. 'k Zeggen : spreek.

Eerst en vooral, zeiten, 't er zijn meer dan duust ekskuuches voor te laate thuis te kommen. 'k Zeggen : 'k weeten dadde ook, maar met dien boek heb je 't plezier van te laate thuis te kommen geheel en gansch bedorven.

Ten tweeden, zegten, 'k zijn ik ook getrouwd. 'k Zeggen : je zoudt het niet zeggen azoo je lotgenoot bedriegen !

Ten derden, zeiten, 'k moeten kik ook leeven. 'k Zeggen : als je azoo voortdoet gaat je allesziens niet oud worden, zeije, 't er loopen der verzeekersten veele roend die joen zoeken. 't Is geen waar, zeiten, alleman is kontent want 'k zijn ik alsan zoo eerlijk geweest van 't eerste deel van dien boek te verkoopen aan de venters en 't tweede deel, waar datter geheel andere ekskuuches instaan, aan de wijvers. Entwien die mijn boek gebruikt speelt hoenderd ten hoenderd zeeker.

'k Zeggen; kwakzalver dat je zijt, kost je dadde niet eer gezeid hebben. 'k Zitten al drie weeken in de pijn en de mieserie thuis al deur joen met dat ik dadde niet en wisten.

Zoodat, Beste Menschen, mijn boek achter drie weeken toch nog zijn geld opbrengt en van klaar kontentment gebruiken hem nu goed. 'k Zitten al aan bladzijde zestiene. Je moet nu 't slechtste niet peinzen van mijn, want ter staat een inleidinge in van neegen bladzijden.

Mijn boek, 'k zouden der mee gaan slaapen, maar 'k kunnen dat maar es als ik aan boord zijn. Thuis gaat dat niet, maar je ligt dan in de kaffee neffest de deure. 'k Hebben dadde vooren op Euphrasie. 'k Moeten de mijnen niet van buiten kennen gelijk zij den heuren. Want als ik te laate zijn en een ekskuuche gevoenden hebben, kant ze zij heur boek niet uithaalen en veeriefiejeeren, want ze weet zij niet dat ik weeten dat ze zij ook zoo een boek hebt. Dus moet ze zij den heuren van buiten kennen, ze mag wel een kop hebben gelijk een reegester en 't schoonste van aal, 't is aal geen avanse.

Daarmee zijn kik op mijn gemak gelijk of dat je kant gelooven. Je ligt neffest de deure in de kaffee omdat dat 't laatste kappelletje is dat ik kunnen bezoeken. De baas doet dat met veele plezier want je ziet mijn geeren kommen en 'k zijn alzoov verplicht van nog een keer bij hem binnen te spriengen voor mijn lesse te leeren voor dat ik naar den oenderzoeksraad van Euphrasie gaan. En voor mijn is 't een groot gemak, gelijk of dat je kant peinzen.

't Is anders voor dien kafeebaas niet alsan gemakkelijk werk voor dien boek te zorgen. Mijn maaten die dadde weeten kommen hem ook nu en tonne een keer konsulteeren. 'k Hebben al gezeid teegen dien kafeebaas, je zoud beeter dien boek van mijn ooverneemen, je gaat er je kalanten veele plezier mee kunnen doen. Ja 't, zegten, maar je moet dan niet peinzen dat ik geheel den nacht gaan opblijven voor joen plezier, zeije. Als ik geslooten zijn, blijven 'k geslooten en je moet dan niet probeeren van mijn uit mijn bedde te ruttelen als 't stief laate is, gelijk verleeden weeke. 'k Meenden dat je weere in zee waart, maar kartje van den zessen stoend je daar aan mijn deure te bellen voor dien boek.

Daarmee hebben 'k ik dien boek maar voor mijn gehouden. Want Euphrasie weet beeter dan wien ook ofdat ik in zee zijn of niet.

Dien boek is zelfs zodaanieg goed dat ik somtijdsent verplicht zijn van lange weg te blijven, zelfs teegen mijn goeste, omdat de ekskuuches die derin staan je zelfs niet permitteeren van op een treffelijke ure naar huis te gaan. 't Zijnder dat je niet mag gebruiken voor den driejen 's nuchtends of ze gelooven je niet. Zoo straf is dadde.

En gelijk vandaag zitten 'k ook geplaagd met zulk een vraagstuk. 'k zijn eigenlijk al twee daagen op zwier. Dat was azoo. 'k Hadden in dien boek gezien dat dat een treffelijke ekskuuche was voor buiten te geraaken en lange weg te zitten als je zei dat je naar de post waart achter een tember van twee kluiten. Je moet niet begunnen met eenen van twee frang, want dat kan je ooveralst krijgen, maar tembers van twee kluiten dat krijg je maar juiste in de post en je kant zeggen oftewel dat je lange moeten wachten hebt, gelijk alsan, of dat ze uitverkocht waaren en dat je achter een andere post moesten zoeken hebt, ofwel dat de faktor gaan

Berichten aan Zeevarenden

BELGIE

9/46(T) Lombardsijde — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/10(T)-1957. Gedurende de weken van 29 april tot en met 11 mei 1957 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote sektor.

Deze oefeningen worden gehouden op de werkdagen van 07.00 uur tot 10.30 uur GMT (08.00 uur tot 11.30 uur, plaatselijke tijd) en van 12.30 GMT (13.30 uur, plaatselijke tijd) tot zonsondergang. Zij worden 's zaterdags geschorst om 11.30 uur plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1/9-'57 zijn van kracht.

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 23-4-'57 — H.24694).

9/47 Grote Rede Oostende. — Wrak

Zie B.a.Z. 25/120-1955

Positie : 51°15'59"N 2°53'02"E. Het dieptecijfer 13 omgeven van een gevaarscirkel en het bijschrift «Wk» moet op de kaart worden aangebracht in bovenvermelde positie en het tekenen voor een gevaarlijk wrak moet worden geschrapt. (Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»). Hydrografie Oostende.

9/48 Schelde. — Rede Antwerpen. Wrak motorbinnenschip «Martha».

«De berging van het wrak «Martha» is voltooid en de ter dekking gelegde groene wraklichtboei werd opgenomen en wederom vervangen door de warte lichtboei Nr. 109».

B.a.Z. 5/30(T)-1957 vervalt (Zie Belg. krt. «Schelde»). (Antwerpse Zeediensten 19-4-1957 — H.24688).

NEDERLAND

9/49(P) Zeegat van Vlissingen. — Wielingen. Wrak.

Positie : 51°25'17".5N 3°23'56"E. Een wrak waarop de minste diepte 71dm bedraagt bij gem. LLWS werd aangetroffen in bovenvermelde positie.

Nader bericht volgt. (Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken») (Ned. B.a.Z. 90/1167(P) — H.24656)

(Vervolg van vorige kolom)

eten was, of gaan slaapen, of daten in staakieng was. Je ziet waffer meugelijkheden dan der aan een tember van twee kluiten zitten.

'k Waaren kik al naar de groote post geweest, lange moeten wachten en ze waaren uitverkocht, zoeken achter een andere post en 'k kwaaamen aan de deezen van de kursaal. De deezen was geslooten en 'k giengen in attandang een piente drieken in een kaffee in den omtrek. 'k Vroegen achter mijn zesde piente aan den baas: wanneer gaat die post hier oopen. Oh, zegten, dat is niet voor den eersten van juulie, de deezen is maar oopen binst 't siezoen.

En daarmee gaan 'k nogal een beetje moeten wachten voor daddik naar huis kunnen gaan. Euphrasie gaat peinzen dat ik op lange omvaart zijn, of achter een tember naar awaj.

't Is maar voor te zeggen als mijn brief 't naaste weeke niet moeste toekommen dat ik nog geen tember gevoenden hebben.

Stierman Lèeze.

9/50(T) Zeegat van Vlissingen. Wielingen. Tijdelijke wraklichtboei.

Vorig B.a.Z. 9/49(P) Positie wrak : ong. 51°25'.3N 3°23'.9E.

Op het wrak in bovenstaande positie is tijdelijk gelegd een groene wraklichtboei, tonende een groen groepschitterlicht, elke 10 sec een groep van 2 schitteringen.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»). (Ned. B.a.Z. 93/1214(T) — H.24676).

9/51 Westerschelde. — Schaar van Walsoorden. Lichtboeien verlegd. Diepte.

1. Verlegd zijn naar :

- a. WZHS lichtboei W.N.-Z.G. 51°23'29"N 4°02'08"E
- b. zwarte lichtboei N. 59 51°22'52"N 4°02'41"E
- c. WZHS lichtboei W.Z.-Z.G. 51°22'32"N 4°03'15"E

2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt :

Middenvaarwaters	91
Spitsetonskant	70
Stompsetonskant	61

(Zie Belg. krt. «Schelde» en Lichtenlijst 1953 Nrs 213, 217 en 219). (Ned. B.a.Z. 92/1198 — H.24668)

9.52 Westerschelde. — Schaar van Walsoorden. Betonning verlegd.

Verlegd zijn naar :

a. rode lichtboei nr 48 51°23'19"N 4°02'36"E

b. rode lichtboei nr 50 51°22'45"N 4°03'18"E

c. rode stompe ton nr 52 met cilinder 51°22'34"N 4°04'11"E

2. Aan de stompetonskant bedraagt de minste diepte 61 dm bij gem. LLWS.

(Zie Belg. krt. «Schelde»).

(Ned. B.a.Z. 86/1113 — H.24623)

9/53 Westerschelde. — Zuidergat. Lichtsectoren gewijzigd.

1. Positie : ong. 51°23'.7N 4°01'.5E. In het groen-rood-witte onderbroken Oostbermlicht van Walsoorden is de grens tussen de groene en de oostelijke witte sektor verlegd van 323° naar 327°

2. Positie : ong. 51°22'.4N 4°02'.5E. Het groen-rood-witte onderbroken lage licht Groenendijk is nu zichtbaar : rood van 147° tot in 161° ; wit tot in 165° ; groen door S tot in 193° ; wit tot in 228° ; groen tot in 252° ; wit door W tot in 273° ; rood tot in 284°.

3. Positie : ong. 51°22'.2N 4°04'.7E. In het groen-rood-witte onderbroken lichte Baalhoek is de grens tussen de westelijke rode en de witte sektor verlegd van 111° naar 110°

(Zie Belg. krt «Schelde» en Lichtenlijst 1953 nrs 212, 215, en 218). (Ned. B.a.Z. 92/1199 — H.24668)

V.B.Z.-KALENDER

ZATERDAG 4 MEI :
Zitdag Nieuwpoort.

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

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



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

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

Stand der inschrijvingen :
— voor de eerste tocht (vertrek
25 mei) zijn er nog vijftien plaat-
sen 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.

**Het tekort aan vissers
en het vislossen**

Steeds meer en meer wordt er
geklaagd van het tekort aan vis-
sers en veel reders hebben alle
moeite van de wereld om op regel-
matige wijze hun schip in zee te
zenden.

De reders protesteren dan ook
tegen het feit dat veel vissers, vis-
losser worden omdat dit baantje
volgens hen buiten het loon, een

aardig sommetje aan drinkgeld
schijnt op te leveren.

De reders zijn van oordeel dat
geen vislosserskaart zou mogen
gegeven worden aan vissers die
minder dan vijftig jaar oud zijn.

De zaak zal dan ook bij de eer-
ste gelegenheid besproken worden
in de paritaire commissie.

ROUWBERICHT

Men meldt ons het overlijden
van Mevrouw

Henriette DELAMEILLEURE,
echtgenote van de heer Geor-
ges VAN OOST, Ontvanger-
Schatbewaarder van de Ge-
meenschappelijke Kas voor de
Zeevisserij te Oostende.

De begrafenis heeft plaats op
zaterdag 4 mei 1957 te 9.30 u.
in de kerk van het H. Hart,
Nieuwpoortsteenweg.

Vrienden en kennissen die bij
vergetelheid geen bericht zou-
den ontvangen hebben, wor-
den verzocht dit als dusdanig
te willen aanzien.

**HET TEKORT AAN
SCHEEPSJONGENS**

**VERGADERING BIJ DE
HEER GOUVERNEUR**

Vrijdag waren een dertigtal per-
sonen uit de visserijwereld uitgenodigd om het ontwerp door een be-
perkt comité samengesteld met het
oog op het aanmoedigen scheeps-
jongens op te leiden, te bespreken.

Het was de heer gouverneur der
provincie welke een uiteenzetting
gaf omtrent het vraagstuk zoals
het in zijn geheel behandeld werd.

Hij wees op het besluit door het
beperkt comité genomen, waarbij
aan de regering zou voorgesteld
worden 50 F per zeedag voor de
jongen en 25 F aan reder te geven
buiten hun verdiensten. Dit zou
vooral voor de kustvisserij van be-
lang zijn, waar de jongens ge-
kweekt worden.

Dit ontwerp zou in zijn geheel
slechts drie miljoen frank per jaar
kosten. De vergadering was het
eens dat een beperkte afvaardiging
een onderhoud zou hebben met de
minister om het ontwerp te be-
spreken en het nog mogelijk te
maken het in de begroting voor
1958 op te nemen.

Alhoewel dit ontwerp de visserij
niet zal redden, mag het als een
eerste stap tot verbetering aange-
zien worden en wordt er gehoopt
dat dit comité verder de vraagstuk-
ken onze visserij aangevend zal
kunnen bestuderen en uitwerken.

Ten slotte werd hulde gebracht
aan de heer gouverneur en de heer
Smislaert, die door hun werking
het mogelijk gemaakt hebben een
eerste voorstel in te dienen, welke
moet toelaten scheepsjongens aan
te kweken.

**HET VERLENEN VAN
VERVOER-
VERGUNNINGEN**

Omtrent het weigeren van een
vervoervergunning verstrekte de
minister van Verkeer volgende uit-
leg op een parlementaire vraag :

In het verslag aan de Koning dat
gevoegd is bij het Kon. Besluit nr.
248 van 5 maart 1936, houdende re-
geling van het vervoer van zaken
door middel van motorvoertuigen,
leest men dat het Bureau voor het
wegvervoer, de Commissie van be-
roep en de Minister voor het ver-
vullen van hun opdracht, «rekening
moeten houden met de werkelijke
verkeersbehoeften (artikel 3), dat
zij moeten trachten aan de gebrui-
kers de grootste faciliteiten te ver-
schaffen, rekening houdend met de
vorderingen der techniek en de
noodzakelijkheid om de veiligheid
van het verkeer te verzekeren. Maar
dat zij er insgelijks moeten voor
waken, dat overvloedige vervoer-
middelen niet leiden tot verspil-
ling van bezitting en arbeid, die
uiteindelijk de vervoerders rui-
neert en hun klanten in grote moei-
lijkheden brengt of minder goed
bediend laat dan vroeger».

Het begrip verkeersbehoeften is
zeer onvast. Het verandert met de
algemene of lokale conjunctuur en
voor een bepaalde streek van het,
van het ene jaar tot het andere,
grotelijks verschillen.

Om vast te stellen of de toeken-
ning van een vervoermachtiging
aan de «verkeersbehoeften» beant-
woordt, maakt de aanvraag het
voorwerp uit van een onderzoek
dat ten doel heeft :

- de aanvrager te ondervragen
over het vervoer dat hij wenst
te verrichten ;
 - de aard van dit vervoer na te
gaan en eventueel contact te
nemen met de verladers ;
 - de door de bestaande vervoer-
middelen, d.w.z. de spoorweg
de waterweg en de weg, gebo-
den mogelijkheden na te gaan.
- Het bureau voor het wegvervoer
beschikt over statistieken opge-
maakt per provincie en arr.

(Vervolg vorige kolom)

**HOOGWATER
TE OOSTENDE**

	MEI			
3 vrij	02.50	49	09.29	5
	15.14	48	21.52	5
4 za	03.35	49	10.12	6
	15.59	47	22.37	5
5 zo	04.25	48	10.57	6
	16.47	46	23.28	5
6 ma	05.22	47	11.51	8
	17.44	44	—	—
7 di	06.28	45	00.33	6
	18.56	43	12.59	10
8 wo	07.47	45	01.47	7
	20.18	43	14.17	10
9 do	09.08	46	03.08	7
	21.32	44	15.36	10

(Vervolg van kolom 3)

en per gemeente. De statistieken
per provincie, per arrondissement
worden één of tweemaal per jaar
gestencilde bladen opgemaakt.
De statistieken per gemeente wor-
den voortdurend bijgehouden ; zij
bestaan slechts in een exemplaar
gezien hun grote omvang moeten
zij noodzakelijk ter plaatse inge-
zien worden.

**VOORNAAM
HUWELIJK IN DE
VISSERIJ**

Vorige week woensdag heeft in
alle eenvoud te Beverley het huwe-
lijk plaats gehad van de heer Char-
les-Lucien Decrop, zoon van de heer
Lucien Decrop, afgevaardigde be-
heerder der Motorvisserij met Me-
juffer Jill Mar, dochter van een
grote trawler reder aldaar. Onze
beste wensen gaan naar de ouders
en de jonggehuwden.

Havenbeweging

OOSTENDE

De goederenbeweging gedurende de week van 24 april tot 1 mei was als volgt :

INVOER

300 ton dakpannen bestemd voor overslag ;
800 ton zand van Holland ;
300 ton kolen van Groot-Brittannië en bestemd voor de elektriciteitscentrale ;
300 ton grint van Holland ;
200 stuks vee van Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;
900 ton stookolie ;
2.000 ton fosfaat van Marokko en bestemd voor de U.C.B. te Zandvoorde ;
Stukgoederen van Groot-Brittannië en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende-Dover.

UITVOER

550 ton oud ijzer ;
300 ton dakpannen naar Groot-Brittannië en uitgevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Dover.
Oostende-Tilbury en Oostende-De scheepvaartbeweging gedurende dezelfde periode was als volgt :

INGEVAREN OP

24 april : Het Belg. m/s «Angele» van Kortrijk met een lading dakpannen van 300 ton voor overslag. Het Belg. m/s «Cri du Monde» van Holland met een lading zand van 200 ton.
Het elg. m/s «Cri du Monde» van Gent met een lading grint van 300 ton.
Het Belg. m/s «Topaze» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.
25 april : Het Belg. tankschip «Pacific» van Ertvelde met een lading mazout van 300 ton.
Het Belg. m/s «Grewi» van Holland met een lading zand van 300 ton.
Het Nederlands m/s «Corsica» van Hartlepool met een lading kolen van 300 ton bestemd voor de elektriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.
26 april : Het Belg. m/s «Diamant» van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.
Het Nederlands m/s «Adjo» van Holland met een lading zand van 300 ton.
Het Belg. m/s «André» van Kortrijk met een lading dakpannen van 300 ton bestemd voor overslag.
Het Belg. m/s «Saphir» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.
27 april : Het Nederlands m/s «Minorca» van Londen voor rekening van de firma Freyman en Vanloo.
Het Duits m/s «St Patrick» van Dublin met een lading vee van 200 stuks bestemd voor een plaatselijk slachthuis. Agent Freyman en Vanloo.
Het Belg. m/s «Amethyste» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.
Het Frans s/s «Retiare» van Casablanca met een lading fosfaat van 2000 ton bestemd voor de U.C.B. te Zandvoorde. Agent Cie Dens-Océan.

29 april : Het Belgisch tankschip «Amethyste» van Antwerpen met een lading stookolie van 300 ton. Het Engels m/s «Drakedene» van Cardiff met een lading kolen van 300 ton bestemd voor de elektriciteitscentrale. Agent Agence Maritime Minne.
Het Belg. tankschip «B.P. X» van Tilbury met een lading stookolie van 300 ton.

30 april : Het Belg. m/s «Diamant» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

UITGEVAREN OP

24 april : De Belg. tankschepen «Purina 5» en «B.P. 10» naar Antwerpen.
Het Belg. m/s «Louise» naar Gent met een lading oud ijzer van 300 ton.
Het Belg. m/s «Topaze» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

26 april : Het Belg. m/s «Navis Mia» naar Couillet met een lading oud ijzer.

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

30 april : Het Nederlands m/s «Minarca» naar Portsmouth met een lading dakpannen van 300 ton. Agent Firma Freyman en Vanloo.
Het Belg. m/s «Amethyste» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

1 mei : Het Belg. m/s «Diamant» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

ZEEBRUGGE

Tijdens de afgelopen week kwamen volgende zeeschepen aanleggen in de haven van Zeebrugge om er goederen te lossen en te laden.

Het Deens m/s «Andreas Boje» kwam op ballast van Kopenhagen en vertrok met 510 ton stukgoed naar Nordenham.

Het Nederlands m/s «Maria» is met 357 ton zand van Rossum gekomen en vertrok naar Rossum terug.

Het Nederlands m/s «Nottingham» kwam met 463 ton kolen van Goole en vertrok op ballast naar Dover.

Het Frans s.s. «Skagerrak» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 34 ton gasoil naar Boulogne terug.

Het Turks m/s «Kars» kwam op ballast van Antwerpen en vertrok met 120 ton stukgoed naar Izmir.

Het Duits m/s «Jacob Becker» kwam op ballast van Rotterdam en vertrok met 446 ton cokes naar Kopenhagen.

Het Duits m/s «Nordmark» kwam op ballast van Rotterdam en vertrok met 345 ton cokes naar Korsor.

Het Deens s/s «Laura Dan» kwam met 2.218 ton cokes van Aviles en vertrok met 70 ton fuel-oil terug naar Aviles.

Het Frans s/s «Fisherbank» kwam van Boulogne en vertrok met 34 ton gasoil terug naar Boulogne.

Het Nederlands m/s «Birmingham» kwam met 467 ton kolen van Goole en vertrok op ballast naar Harlingen.

SCHADEGEVALLEN

OPSLEPING EN SCHADE

De Z.504 van Emiel Dobbelaere en Leon Savels moest de Z.491 van de visgronden te Schouwenbank, wegens motordefect naar de haven van Zeebrugge opslepen.

Daarop vaarde de Z.504 terug uit naar Oostende om schroef en keerkoppeling aldaar te laten onderzoeken, waar de Z.504 in de sluis van de vissershaven een wrijf hout beschadigde. Een plaat van de voorbak aan bakboord werd beschadigd.

AANVARING

In de vissershaven kwam een olietankschip in aanvaring met de Z.24 schipper André Van Torre wegens de schok werden de voorsteven van het vissersvaartuig boven de waterlijn totaal ontzet. Het schip werd op de kalfaterbank geplaatst waar het zal hersteld worden. — Z.

STORMSCHADE

De N.703 «Rita» onder bevel van schipper Georges Legein had tijdens zijn terugreis van de visserij met een zware zee te kampen, waardoor de luiken van de reddingboot weggeslagen werden. — N.

SCHADE

De O.21 liggend in het ijdok trok met een landvast de kom af van de reling van de O.263.

OPGESLEPT

De O.96 moest met motordefekt door de O.10 naar de haven van Oostende opgeslept worden.

ARBEIDS-ONGEVALLEN

OOSTENDE

MICHIELS Roger, matroos aan boord van de O.94 «Espérance», is uitgedolen op dek, waardoor hij zich bezeerde aan de rechterknie.

ACKEN Pierre, schipper van de O.31, kreeg een dichtslaand luik op de rechtervoet. Hierdoor liep hij een breuk aan de grote teen op.

LYCKE Robert, motorist aan boord van de O.281, prikte zich in de rechterhand bij het werken aan de motor.

Terwijl MICHIELS Jean, matroos op de O.155, een kabel splitste, prikte hij zich in de linkerhand. Nadien verzwoor de wonde waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

VEILIGE EN WINSTGEVENDE BELEGGINGEN DOOR DE STAAT GEWAARBORGD

VRIJ VAN MOBILIENBELASTING

NIEUWE VOORWAARDEN UITZONDERLIJK GUNSTIG

KASBONS

op 1 jaar, 3,50 % uitgegeven a pari — rendement 3,50 %
op 3 jaar, 4,50 % uitgegeven a pari — rendement 4,50 %

OBLIGATIES

op 5 jaar, 4,75 % uitgegeven aan 995 0/00 - rendement 4,86 %
op 10 jaar, 5, — % uitgegeven aan 990 0/00 - rendement 5,13 %
op 20 jaar, 5,25 % uitgegeven aan 985 0/00 - rendement 5,37 %

door de

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VOOR KREDIET AAN DE NIJVERHEID

(wet van 16 maart 1919)

Waterloolaan 16, Brussel. Tel. 13.19.10

P.C.R. 305.00

De effecten zijn beschikbaar tegen afgifte van de prijs bij de

NATIONALE BANK VAN BELGIE

KAAISTRAAT, 33, OOSTENDE. Tel. 71029

Men onderschrijft ook, zonder kosten, bij alle banken en wisselagenten

5985NV

(Vervolg van voorgaande kolom)

Het Engels m/s «Castle Combe» kwam met 7711 ton kolen van Newport en vertrok op ballast naar Rotterdam.

Het Engels «Jewhill» kwam met 1.344 ton kolen van Methyl en vertrok daarna op ballast naar Goole.

Het Frans m/s «Cote d'Azur» is van Boulogne gekomen op ballast en vertrok met 55 ton gas-oil terug naar Boulogne.

Het Nederlands m/s «Willemin» kwam van Ventpils met 602 ton potas en vertrok daarna op ballast naar Dover.

Het Belgisch m/s «Rene» kwam van Antwerpen met 1091 ton stukgoed.

Deze week kwamen van Harwich 10 ferries tot het verzekeren van de lijn Harwich - Zeebrugge ten dienste van het goederenvervoer.

ZEEBRUGGE

BLOMMAERT René, schipper op en eigenaar van de Z.330, is bij het aanhalen van een dekloper uitgedolen. Hierdoor viel hij op de rug en liep hij een zware kneuzing op aan de lendenstreek.

MARTENS Albert, matroos aan boord van de Z.455, is ingeolge het hevig slingeren van het vaartuig gevallen op de brug. Hij liep hierbij verschillende ribkneuzingen op.

EVERAERT Gaston, matroos aan boord van de Z.104, is gekwetst door een wrakstuk, toen hij hielp de korre bovenhalen.

DESMEDT Freddy, matroos aan boord van de Z.432, prikte zich bij het splitsen van een kabel in de linkerhand.

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)

Tot op heden is de zeevisserijdirectie met de medehulp van de waardevolle staf techniekers en spijs de bescheiden huisvesting en middelen, uitgegroeid tot een levendig en nuttig lichaam, waarover de huidige directeur, dhr Klaus Sunnana terecht zegde in zijn radiotoespraak ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan van deze instelling: «We mogen het principe vooropzetten dat de wetenschap zal gericht worden naar wat wij doen, op hetzelfde ogenblik als wij vragen dat de wetenschappelijke bevindingen gebruikt worden op dergelijke wijze dat ze passen in het praktische leven en op de manier dat aandacht wordt verleend aan praktische, sociale en andere eisen.

Deze instelling was gedurende vijftig jaar zodanig bezig met praktisch en wetenschappelijk werk dat ze een deel geworden is van de visserij zelf en dat ze volstrekt geen bureaukratisch mechanisme is geworden.

De taak en de opdrachten zijn veranderd met de tijden. Vooral de krisispolitiek in 1930 leidde tot een geweldige uitbreiding van het arbeidsterrein van het Zeevisserijdirectoraat.

Zo we in weinig woorden de Zeevisserijdirectie willen kentekenen, moeten we zeggen dat deze een reus is geworden die eng verbonden is met de eisen van de tijd en veelzijdiger is geworden dan in 1905. Moeten we echter terugkomen naar 1905? Opnieuw wordt een gedeelte van de werkzaamheden gericht naar onze onderzoekingen en praktische experimenten en voor het ogenblik wordt de visserijwetgeving geleid in een rationalisatie.

INTERNATIONALE BETREKKINGEN

Dat het uitvoerland Noorwegen contact heeft met de omliggende wereld en er grotendeels van afhankelijk is, ligt in de natuur van dit geval. Evenwel heeft Noorwegen een steeds wijder uitdeinende relatiekring op gebied van wetenschap en beleid. In 1945 werd Noorwegen lid van de F.A.O., na een hevige campagne voor de inlassing van de visserij. Bij deze toetreding verbond Noorwegen zich niet alleen tot samenwerking en uitwisseling van ervaringen, maar eveneens om de onderontwikkelde landen te helpen. Het Noorse visserijprogramma in Indië is een uitdrukking van deze samenwerking.

Visserijreglementering is ofwel in voege in bepaalde visgebieden of dient dringend in voege gebracht op andere plaatsen. De zogenaamde Noord-zee konventie van

1946 kwam enkel in 1950 in voege en de Noord-west atlantische visserijkonventie in 1951. De meest opvallende manifestatie in verband met het internationaal karakter van de visserij was wel de bijeenkomst der Verenigde Naties te Rome in verband met de bescherming van de visstapel.

De toestand is nu zo dat 70.000 vissers in de jaren 1950 jaarlijks vier maal zoveel vis aanvoeren als 50.000 vissers in de jaren voor 1910. Dat is, onder andere, te wijten aan motorisering en mechanisatie. De visserij is nog altijd een seizoenbedrijvigheid, iets dat problemen doet oprijzen in verband met de rentabiliteit van de belegde kapitalen en dat vooral activiteit eist in dit bedrijf. Dit scheidt tevens problemen in verband met de visdistributie en de tewerkstelling.

Het feit dat de gehele visserijnijverheid zo sterk georganiseerd is beheerst het gehele domein van vastgestelde prijzen af over verdeling van het inkomen, verkoop en aanpassing van de nijverheid.

Talrijke nieuwe produkten zijn op de voorgrond gekomen, de oude produkten hebben echter nog een voornaam plaats behouden in onze uitvoer.

Grote kapitalen zijn thans belegd in de visserijnijverheid en de nijverheid mag in veel gevallen aanzien worden als modern en doelmatig. Bepaalde «minimum» factoren zijn echter opgerezen. Wanneer echter het verlangen verder zal uitgewerkt worden om de visserij uit te breiden, kunnen deze echter belangrijke vraagstukken worden. De zeegaande vloot, bijvoorbeeld, is niet zo groot. Er moet meer kapitaal belegd worden in opzoekingen, niet in het minst met betrekking tot de natuurlijke grondslag zelf welke we nu weten meer begrensd te zijn dan vijftig jaar vroeger algemeen gedacht werd.

De naoorlogse periode bracht stijgende prijzen mee voor visserijprodukten, het ziet er echter naar uit dat dit gedaan is en er kan een periode komen waar belangrijke vraagstukken van aanpassing zullen kunnen oprijzen. Het is dan vooral van belang te weten dat de visserijnijverheid aan de ene kant goede uitrustingen heeft onder vorm van wetenschap en materiaal — twee factoren die van overwegend belang zijn voor een voortdurende rationalisering en effectiviteit — en aan de andere kant voldoende durf en doorzettingsvermogen om nieuwe wegen op te gaan wanneer dit nodig mocht zijn.

Bergen, (Noorwegen)
Prof. G.M. Gerhardsen.

Oude gazetten te koop
Zich wenden bureel blad.

KLEINE AANKONDIGINGEN TE KOOP

TE KOOP : 0.5, motor 60 pk ABC in goede staat. Zich wenden : Euphrasie Beernaertstraat 32, Oostende. 5961V

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.

Onze Oostendse vuurtoren

Als een trouwe wachter rijst onze vuurtoren met zijn ranke gestalte uit de duinen. Boven de kust prijkt hij uit en overziet met glinsterend oog de verten en horizonen. Niets ontwipt zijn speurend oog, dat 63 m boven de zeespiegel staat. Hij is een toonbeeld van trouw aan de zeevarenden.

Met kleine mensenheden gemaakt dient hij om het leven van zeelieden te beschermen. Dag en nacht staat hij daar, wenkt en vermaant de zeeman voor de gevaren of roept hij de visser toe « Kom maar vlug naar huis, want wij verwachten U ».

Wanneer bij heldere nacht de Oostendse visser op de brug bij de thuisvaart de drie gekende slagen bespeurt dan voelt hij plots de vermoedheid uit zijn leden wijken. Weg de vermoede zeedagen, weg de harde uren van slavenarbeid. Het getwinkelen van die drie lichten, van die drie knipogjes werken als een toverroede. Hij voelt aan zijn baard of die niet te lang gegroeid is, want netjes wil hij aan wal stappen, en de lange knipogende dame geeft hem daartoe het sein. Nog 20 mijl en... dan thuis. Hoe korter de afstand wordt hoe vuriger de slagen, hoe harder het verlangen naar huis en wanneer de kust in 't zicht is, dan lijken die stralen wel strelingen. Het lijkt of de lichtbundels de kleine habbelen- de golfjes willen liefkozen. Het lijkt of de wilde baren door diezelfde lichten naar beneden gedrukt worden om ze tot bedaren te brengen.

Hoeveel zijn er niet die van die trouwe helper van de zeeman enkel zijn lichtbundels en zijn rijzige gestalte kennen. Wij willen graag aan dit euvel voldoen.

De voeting waarvan de voornaamste functie het ophouden van de lenzen is, laat ze ook toe een draaiende beweging te maken. De voeting bestaat uit een vast en een beweegbaar deel die gescheiden zijn door een dubbele kogellager.

De lenzen bestaan uit zes panelen, die elk 60° omschrijven, in een horizontaal vlak en zo geschikt, dat ze twee groepen van drie schitteringen geven. Zo hebben we de drie schitteringen om de

10 seconden. Terzelfdertijd is er nog een lichtbundel op 32° van het horizontaal vlak die dient voor de luchtvaart.

Het draaiend mechanisme wordt bij normale omstandigheden door een elektrische installatie aangedreven. Bij breuk is er een kleine motor die door gasdrukaandrijving tewerk gesteld wordt.

De lichtbundels zelf kunnen op drie manieren verkregen worden. Twee ervan zijn elektrisch, elk van drie fasen van 110 V 3000 W, de derde is een acetilengasbrander met drie bekken van 120 l, verbruik per uur. De overschakeling gebeurt automatisch.

Om de lichten aan te steken wordt een elektrisch contact verkregen door een uurwerkregeling. Bij geval van slecht contact beginnen de lichten te branden of blijven voort werken zonder ophouden. Bij het openen van het contact wordt het hulpstel in werking gebracht, t.t.z. de gasdrukaandrijving. Bij normale omstandigheden verbreekt 't gascircuit zich en slaat de elektrische van zelf aan. Een uurwerkregeling dooft de lichten op een bepaald uur. Wanneer nu een van de elektrische lampen breekt dan treedt ogenblikkelijk en van zelf de tweede in werking. Wanneer deze ook verbroken wordt dan komt eveneens de gasdrukaandrijving automatisch in werking.

Ten einde die laatstvernoemde in goede werking te houden daar hij enkel als hulp dient, wordt dagelijks de vuurtoren door deze werking in gang gesteld. Reserve beduidt hier dus niet nalatigheid.

Wanneer een breuk zich dus voordoet, komt dus automatisch zonder dat de vuurtoren uitdooft een ander stel in werking, de vuurtorenwachter wordt door een belgerinkel en een gloeilamp verwittigd.

De andere vuurtorens van onze kust werken bij hetzelfde principe en blijkt het dus uitgesloten dat ze zonder licht vallen.

Uit «Winden», maandtijdschrift van de Stedelijke Visserijschool, Oostende.

Oostende

Marktoverzicht

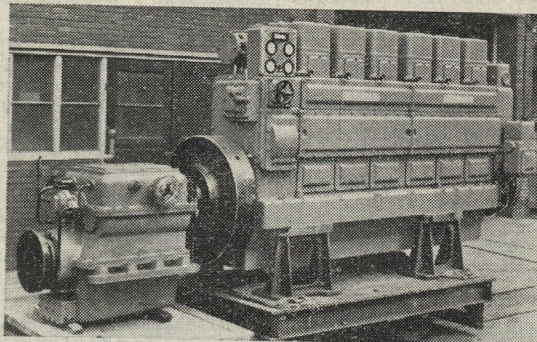
In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7,5% niet begrepen. Ook betreft het ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

XXX

Een verdere daling van de aanvoer met 1500 B. vis en 4.000 kgr. tong. Aangezien er slechts twee verkoopdagen waren, was de aanvoer per dag toch nog redelijk groot. IJslanders waren weinig op de markt. De vangsten waren echter nogal omvangrijk. De prijzen voor de soorten bleven echter laag, vooral voor kabeljauw. Toch konden redelijke opbrengsten geboekt worden. Kanaalvis was veel minder op de markt, amper de helft van vleden week. De vangsten waren bovendien weinig keusrijk. Verschillende schepen hebben dan ook de visserij terug verlegd naar de Witte Bank. Daar is echter ook niet te

KROMHOUT F-240

kent een groot succes in de Nederlandse vissersvloot



3-cylinder motoren van het nieuwe 4-takt Kromhout type zijn geïnstalleerd in de UK.103, UK.52, YE.75, YE.83 en UK.5.

4-cylinder motoren in de UK.34, UK.244, UK.31, UK.103, UK.35, HD.12, WR.67, KW.12, KW.79.

6-cylinder motoren in de KW.79 en SCH.67 terwijl nog enkele vaartuigen voor Urk en Scheveningen in aanbouw zijn met 4-cylinder en 6-cylinder motoren van dit type. Gaarne zenden wij volledige inlichtingen.

N. V. MARINE MOTORS

Verbindingsdok, ANTWERPEN,

Tel. 31.19.60 (+ 5 andere)

veel te vangen; alleen de tongenvangsten zijn groter dan de laatste weken. Hierdoor konden sommige schepen nog enigszins lonende opbrengsten maken. De Oost en de West gaven ook weer weinig vis. Kleine vangsten met weinig tong. Alleen de Noordzee gaf enkele grotere vangsten. De prijzen voor de meeste soorten waren echter nogal laag. In totaal verkochten 44 vaartuigen hun vangst. De inhoud hiervan bedroeg 10.586 B. vis en ong. 25.000 kg. tong. De verdeling was als volgt: 4 IJslanders met 6400 B vis meestal «kleines»-IJslanders met toch redelijk grote vangsten. Goede besommingen (niet door de prijzen).

8 Noordzee vaartuigen voorzien de markt van 2250 B vis, evenredig verdeeld over de twee dagen. Kabeljauw blijft goedkoop.

Niet meer dan 10 Kanaalschepen. Grotere vangsten op de maandagmarkt. Weinig tong. Samen 1400 B vis en 7000 kgr tong.

Het aantal Witte Bankers blijft stijgen. Deze week kwamen er van die visgrond 12 vaartuigen hun vangst verkopen. Dit gaf 470 B vis en 1500 kgr tong. Er is wat meer platvis voorhanden. Deze blijft echter duur.

Zes West-schepen voorzien de markt van 320 B vis en 1750 kgr tong. Van de Oost kwam slechts één schip verkopen. De vangst hield 25 B vis en 500 kg. tong in.

Tenslotte verkochten nog een paar kustvaarders hun vangst die meestal bestond uit kleine platvis.

Zaterdag 27 april

WEST

O.277 10 40 950 61.550
Geringe aanvoer. Goede prijs voor tongen. Rogsoorten noteren eveneens goede prijzen.

Maandag 29 april

IJSLAND

O.86 18 1600 — 379.435
O.335 18 1800 — 481.780

NOORDZEE

Z.459 17 250 — 104.040
O.268 15 250 — 119.080
Z.212 16 250 — 122.765
O.231 16 320 — 159.058

FIJNMEKANIEK

BOREN EN SLIJPEN

VAN

BENZINE- DIESEL-

SCHEEPSMOTOREN

COMPRESSOREN

KRUKASSEN, enz.

CYLINDERVOERINGEN

ALGEMENE

FIJNE MEKANIEK

GOUDENBOOMSTRAAT

88-90

BRUGGE

(Kristus Koning)

Tel. 36106

27-4-1957	29-4-1957	30-4-1957	2-5-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	33,40-43,40	31,—-42,60	34,—-41,—
3/4 tongen — Sole 3/4	49,20-50,40	47,50-53,40	47,80-53,—
Bloktongen — Sole moyenne	52,60-56,50	48,50-55,40	49,80-52,—
Voor-kleine — Petite	48,—	45,80-52,80	44,80-45,40
Kleine tongen — Toute petite	37,50	33,40-43,20	35,20-38,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	.....	27,50-31,—	30,—-31,50
Middel — Moyenne	.....	23,—-26,—	25,40-27,—
Kleine — Petite	.....	12,50-22,—	17,50-20,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	8,—-11,50	9,—
Grote iek — Grosse	.....	17,—-18,—	14,—
Kleine iek — Petite	.....	12,60-16,80	17,—
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	16,40	16,80
Platjes — Toute petite	.....	1,30- 5,60	1,50- 5,80
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	7,—	5,40
Middel — Moyen	.....	3,80- 5,50	7,—
Kleine — Petit	.....	4,60- 6,—	4,60- 7,40
Heek, grote — Merlu, gros	.....	9,80-16,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....
Kleine — Petit	6,40-11,60	4,—-15,—	7,40-23,40
Rog — Raie	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	1,60- 3,50	2,50- 4,—
Grauwe poon — Grondin	.....	5,20-14,40	6,20-12,80
Kabeljauw — Cabillaud	.....	3,20- 8,—	2,— 6,40
Gullen — Petit cabillaud	.....	24,—-29,—	23,60-29,20
Hozemondhamme — Baudroie	.....	3,80- 7,20	6,40- 9,80
Wijting — Merlan	.....	.....	.....
Schar — Limande	.....	8,80-17,—	12,80
Stenschol — Sole limande	5,80- 8,40	7,70-10,—	12,40
Zeehaai — Aiguillat	7,10	7,30- 8,80	7,70-10,40
Hondshaai — Rousette	.....	35,—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	8,60- 9,80	4,80- 9,60
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	2,50-14,80	12,—-16,—
Engelse poon — Grondin rouge	15,90-18,90	18,—	23,50-27,—
Keilrog — Raie radiée	.....	19,—-38,—	.....
Zeekrefet — Langoustine	.....	15,—	18,—
Schaat — Flotte	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	4,10	5,— 6,—	.....
Leng — Lingue	.....	5,— 6,—	4,40- 4,50
Schartong — Cardine	.....	11,—-14,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	2,—	2,20- 2,60	.....
Steenholk — Tacaud	.....	35,—-45,—	22,—-48,—
Heilbot — Flétan	.....	5,20- 6,—	3,— 5,80
Koolvis — Colin	.....	8,40- 9,—	7,20- 8,—
Steur — Esturgeon	.....	5,40- 7,—	7,40
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	7,40	6,50
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....

KANAAL				
O.120	15	180	200	90.270
O.175	15	350	1500	161.840
O.165	16	150	600	83.880
Z.421	14	150	200	899.280
Z.443	15	90	2000	135.540
Z.542	16	140	500	113.740
O.25	12	50	400	50.250
Z.537	11	40	800	65.230

WITTE BANK				
Z.510	14	50	1000	52.930
O.220	14	50	1000	69.850
O.128	16	50	1800	124.320
O.105	11	40	400	58.570

OOST				
Z.321	9	25	400	34.220

WEST
O.276 10 140 — 65.280
Niet overveel vis. Meer dan verwacht van de Noordzee. Kleine tongenvangsten. Een paar grote Kanaalvangst. Omvangrijke IJslandvangsten. Tong en platvis noteren goede prijzen. IJslandvis is goedkoop.

Dinsdag 30 april

IJSLAND

Kreeften				
O.92	18	2000	—	438.445
O.292	17	700	1000	201.525

NOORDZEE				
O.124	16	400	—	173.500
O.237	17	450	—	183.485
O.242	12	225	—	86.060
O.247	12	100	—	38.760

KANAAL				
O.66	12	150	200	71.940
O.279	12	100	600	88.210

WITTE BANK				
Z.446	12	40	1200	84.970
O.174	13	25	1200	53.145
O.193	13	50	1300	64.600
O.154	13	50	1500	94.930
Z.539	12	30	1200	70.935
Z.543	14	40	2000	117.180
Z.546	13	25	1700	102.530
O.266	12	20	1300	75.330

WEST				
O.267	6	30	500	42.480
O.152	5	40	100	25.810
O.532	5	30	100	17.660
O.196	5	40	100	30.510

KUST				
O.18	1	7	—	3.770
O.263	1	7	35	3.630
O.3	1	12	—	5.500

Een 3000 bennen minder dan gisteren. Vooral Kanaalvis wordt weinig binnengebracht. Redelijke tongenvangsten van de Witte Bank. Lage prijzen voor IJslandse vis. Lichte daling van de tongprijzen.

Woensdag 1 mei

Geen verkoop.

Donderdag 2 mei

WITTE BANK				
O.82	13	10	3000	117.470
Tongen				
Z.412	9	20	2500	99.750
OOST				
Z.171	5	15	400	24.280
KUST				
O.18	1	6	—	3.740
O.75	1	—	32	1.520
O.780	1	6	—	3.180

Ymuiden

Marktverzicht

De aanvoer van donderdag tot en met maandag — dinsdag was er geen aanvoer vanwege de viering van de verjaardag van Koningin Juliana — is niet groot geweest. Er waren 13.800 kisten vis, waarbij 2600 kisten schol, 4500 makreel en slechts 175 haring, 900 tong, 1575 schelvis, 1175 wijting, 1050 kabeljauw en gul en 350 koolvis. Een enkele uitzondering op zaterdag en maandag nagelaten waren de besommingen nog aan de lage kant. De aanvoer van makreel nam sterk toe door vangsten op 56 noordbreedte en de prijs daalde daarmee tot f 18 tot f 10. Haring werd duurder, door gemiddeld van f 20 tot f 15 te maken. Ook voor de schelvis werd de afgelopen dagen meer betaald. Donderdag lagen de prijzen tussen f 50 en f 17, maandag werd van f 40 tot f 20 genoteerd. De kabeljauw werd door België gaarne afgenomen. De prijzen lagen ook hier gunstiger : tussen

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

Tongen, grote — Sole, grosse	3,30-3,—	3,50-3,10	3,70-2,95	3,60-3,10	3,40-3,10
3/4 tong — Sole 3/4	3,80-3,40	3,60-3,10	3,50-3,—	3,70-3,10	3,60-3,30
Bloktongen — Sole moyenne	3,80-3,40	3,70-3,20	3,50-3,—	3,80-3,40	4,40-3,70
Voor-kleine — Petite	2,80-2,60	3,10-2,80	3,40-3,05	3,80-3,10	3,80-3,30
Kleine tongen — Toute petite	2,30-2,10	2,70-2,10	2,90-2,60	3,20-2,70	3,—,2,55
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,20-1,60	2,60-2,10	3,—,2,40	3,—,2,—	2,50-1,70
Middel — Moyenne	.....	104,—	100,—	44,—39,—	116,—
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	84,—80,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	49,—	.....	42,—39,—	62,—
Grote iek — Grosses	.....	58,—	.....	43,—39,—	68,—
Kleine iek — Petite	49,—38,—	.....	.....	45,—43,—	75,—
Iek 3e slag — 3e sorte	49,9—43,—	.....	.....	63,—44,—	75,—
Platjes — Toute petite	50,—18,—	65,—13,—	40,—10,—	36,—13,—	75,—11,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	50,—22,—	.....	36,—29,—	38,—28,—	32,—26,—
Middel — Moyen	44,—24,—	.....	34,—30,—	40,—27,—	30,—22,—
Kleine — Petit	40,—17,—	31,—27,—	36,—26,—	36,—20,—	35,—17,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	88,—
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	28,—17,—	.....
Grauwe poon — Grondin	18,—8,—	19,—	25,—	32,—14,—	32,—
Kabeljauw — Cabillaud	72,—25,—	70,—36,—	91,—35,—	82,—31,—	72,—34,—
Gullen — Petit cabillaud	38,—18,—	43,—19,—	49,—23,—	45,—23,—	43,—17,—
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	.....	102,—
Wijting — Merlan	26,—14,—	37,—27,—	33,—22,—	43,—17,—	30,—22,—
Schar — Limande	18,—8,—	30,—8,—	22,—8,—	28,—13,—	37,—8,—
Steenschol — Sole limande	90,—75,—	82,—66,—	80,—	90,—50,—	90,—60,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	17,—13,—	23,—22,—	45,—13,—	18,—10,—	21,—13,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	8,—	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	26,—25,—	.....	28,—26,—	35,—27,—	23,—21,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	46,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	18,50-17,—	.....	20,—18,—	21,—13,—	21,—13,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	2,90-2,20	.....	3,—2,50	3,50-2,50	3,50-2,50
Steur — Esturgeon	20,—15,—	.....	30,—22,—	33,—20,—	43,—12,—
Zeewo lf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	38,—27,—	29,—	38,—29,—	44,—27,—	37,—34,—
Zonnevis — St Pierre	28,—18,—	.....	32,—	40,—32,—	32,—31,—
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

f 80 en f 35 per 50 kg. gemiddeld. Wijting, begin vorige week nog tegen de opvangprijs aan, haalde nu f 40 tot f 20 gemiddeld. Daar de vangsten echter grotendeels uit makreel bestonden werden geen hoge besommingen gehaald.

De kottervloot bleef gunstig varen. Schol en tongprijzen bleven goed. Donderdag werden 2.900 kisten aangevoerd, waarbij 960 makreel, 400 schelvis, 400 kabeljauw en gul en 250 wijting. Besommingen : SCH.27 f 13.800, Elie f 16.800, HD.87 f 8.200, VL.85 f 10.000.

Vrijdag waren er 1.450 kisten, waarbij 725 schol en 225 tong. Er waren 46 kotters binnen.

Zaterdag werd gelost 2.750 kisten vis, waarbij 1.150 makreel, 200 tong 650 schol, 210 wijting en 160 kabeljauw en gul. De Dirkje besomde f 13.900, de Beatrice f 21.300.

Maandag was de aanvoer 6.700 kisten, waarbij 400 tong, 1.100 schol, 2.350 makreel, 1.050 schelvis, 675 wijting, 450 kabeljauw en gul en 225 koolvis. Besommingen: Emma f 18.000, Allanwater f 15.600, Polderman f 20.600.

Woensdag waren de kleine vaart en vier trawlers en trawloggers binnen met 6000 kisten, waarvan 65 tong, 200 schol, 1050 bot, 1300 ha-

ring, 1250 makreel, 260 schelvis, 600 wijting en 1200 koolvis. De vis noteerde vandaag goede prijzen. Kabeljauw lag iets lager (f 72-34), maar schelvis bleef met f 32-17 gunstig betaald. Schol en tong waren duur en haring en makreel gingen voor f 21?13 per kist. Besommingen : Abraham f 35.000, Haarlem f 27.800, KW.135 f 20.200, KW.153 f 19.100. Besommingen, die tenminste weer enige voldoening brachten.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF

OP DE HOOGTE

WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN

ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMILJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD
18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	25-4	26-4	27-4	29-4	30-4
Bloktong — Sole moyenne	38-39	32-34	37-43	40-41	36-44
Fruittong — Sole 3/4	48-51	48-50	52	52	55
Schone kleine tong — Petite sole	54-57	51-53	52-54	55	53
Kleine tong — Toute petite sole	52-54	49-51	51-53	52	54-56
Grote tarbot — Turbot moyen	41-42	36-37	38	44	44-45
Middelm. tarbot — Turbot moyen	40	41-43	40	.....	36
Varia — Divers	43	37-38	35-38	39	35
Griet — Barbue	27	27-30	26	27	30
Pieterman — Grande vive	30	30-33	25-27	25	.....
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....	.....	.....
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12-13	8-11	12	13-14	15-16
Kleine pladijs — Petite plie	12-13	9-12	12	14	16-17
Deelvis — Portion	6-7	5-6	2-3	4-9	7-8
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	11	.....	15	15
Rog — Raie	24	17	16	.....	.....
Tilten	15	11-13	10-13	11-14	12-14
Scherpstaarten	15	11-13	10-13	10-13	11-12
Halve man	8-12	8-9	10-13	9-11	11
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	13	11	.....	.....	12
Bot — Flet	6	3-4	2-4	4	6
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	10-13	8-11	7-4	10-6	10-7
Zeehond — Chien de mer	.....	.....	.....	.....	.....
Robaard — Grondin rouge	8	5-6	5	8	8
Knorhaan — Grondin	8	6	2	4-5	.....

ZEEBRUGGE

27-4	29-4	30-4
32-33	32-33	31-32
41-42	38-40	41-42
46-47	50-51	49-50
52-53	52-53	56-57
48-49	52-53	53-54
32-33	33-34	32-33
26-28	26-28	25-26
18-19	18-19	20-21
26-27	24-25	25-26
.....	30-31	24-30
8-9	9-10	10-11
8-9	11-12	12-13
10-11	14-15	16-17
7-8	.....	11-12
19-20	20-21	18-20
14-15	15-16	12-13
.....
15-16	.....	14-18
11-12	.....	15-16
13-14	.....	16-17
9-10	.....	9-10
4-5	7-8	7-8
.....
1	.....	1
8-9	8-9	9-10
6-7	7-8	6-7
.....
.....	6	6

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 3 MEI :
 Witte Bank : O.254.
MAANDAG 5 MEI :
 IJsland : O.88 (1300 bennen : 400 kabeljauw en gullen, 200 koolvis, 100 schelvis, 500 gutvis, 100 mixte) ; O.269 ; O.305.
 Noordzee : O.342 ; O.227.
 Kanaal : O.342 ; O.227.
 Kanaal : O.232 ; O.151 ; O.348 ; O.214 ; O.156 ; O.287 ; Z.745 ; Z.581.
 Witte Bank : O.283 ; O.115 ; O.131 ; O.183 ; O.200 ; O.265 ; O.244 ; O.246 ; O.82.
 West : O.153.
DINSDAG 6 MEI :
 IJsland : O.224 ; O.236 (1200 b.).
 Noordzee : O.284.
 Witte Bank : O.127 ; O.122 ; O.191 ; O.345.
 Kanaal : O.223 ; O.291.
 West : O.346 ; O.327 ; O.184 ; N.806 ;
WOENSDAG 7 MEI
 Noordzee : O.94 ; O.235.
 Kanaal : O.112 ; O.147 ; N.819.
 Witte Bank : O.326 ; O.140 ; O.218 ; O.243 ; O.170 ; O.281 ; O.198.
 West : O.276.
DINSDAG of WOENSDAG :
 IJsland : O.331.
VERMOEDELIJK :
 Van 120 tot 239 PK :
 24-4 : O.15 (K).
 29-4 : O.277 (W).
 30-4 : O.276 (W).
 2-5 : O.267 (W), O.532 (W), O.196 (W).
 Van 240 PK en meer :
 20-4 : O.295 (W).
 23-4 : O.239 (N).

IJSLANDSE VISSORTEN

Schelvis, groot	29-4-1957	30-4-1957
Middelmaat	4,40-12,20	5,80-15,20
Klein	3,80-5,20	4,40-5,00
Kabeljauw	3,80-5,80	3,60-4,40
Gullen	5,00-7,00	4,20-6,40
Wijting	5,00	3,60-4,80
Schaat	3,80-5,60	3,20-4,00
Zeebaars	.....	13,00
Leng	9,00	6,00-10,50
Schartong	4,80-5,00	4,40-4,60
Heilbot	.....	6,50
Koolvis	21,80-35,00	22,00-36,00
Hondstong	3,60-9,40	2,80-4,60
Zeewolf	1,90-7,80	3,80-7,40
Platen	.....	3,40-5,40
.....	9,00	7,60-8,10

ZEEBRUGGE

SCHIP IN HAVEN VASTGELOPEN

Donderdagnamiddag kwam het Turkse schip de m/s «Kars» naar onze haven om een lading stukgoed op te nemen. In het binnenvaren van de haven werd het schip geholpen door de sleepboot «Rolf Gerling», een stevige Noordoostenwind die standvastig een snelheid van 80 km per uur bereikte dreef het schip echter af, toch kon het schip nadat het een kleine beschutting had gevonden achter de muur koers houden, toen plots motordefekt ontstond aan het 3.803 ton metende schip. Onherroepelijk werd het schip afgedreven, ondanks de uiterste hulp van de sleepboot, naar de zandbank ten oosten van de havengeul. De sleepboot werd vastgeslagen, en ook het achterste gedeelte van de «Kars». Het Turks schip met de sleepboot is enkele uren later losgekomen, geholpen door de sleepboot Graaf Visart. Het scheepvaartverkeer werd ondertussen belemmerd en zo moest onder andere de «Norfolk Ferry» wachten in de haven om buiten te varen tot de «Kars» was losgekomen. — Z.

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 27 APRIL			
Z.517	3	10	8.100
Z.68	2	18	13.510
Z.201	2	15	12.760
Z.453	2	12	12.360
Z.30	3	10	8.940
Z.456	2	15	16.730
Z.550	2	10	12.820
Z.772	3	12	8.860
Z.561	2	15	30.080
Z.201	4	30	26.330
Z.509	5	0	25.660
Z.251	2	50	14.840
MAANDAG 29 APRIL			
Z.495	4	25	19.220
Z.149	5	40	44.630
Z.519	5	10	11.840
Z.445	5	28	25.980
Z.552	5	35	35.560
Z.24	4	18	14.780
Z.407	5	20	22.920
Z.560	5	25	26.705
Z.463	15	80	64.680
Z.93	8	45	63.640
DINSDAG 30 APRIL			
Z.553	2	9	11.090
Z.470	6	30	21.680
Z.548	6	30	33.700
Z.603	6	30	41.300
Z.415	1	7	3.070
Z.630	1	8	3.030
Z.52	1	10	2.300
Z.563	15	130	140.730
Z.417	7	35	31.370
Z.523	7	35	32.510
Z.468	6	35	45.380
Z.444	13	45	108.300
Z.583	4	30	33.710
Z.500	4	60	69.560
Z.274	6	35	33.930
DONDERDAG 2 MEI			
Z.718	3	25	15.170
Z.544	8	70	54.600
Z.476	4	20	25.420
Z.598	2	10	11.760
Z.512	3	50	10.510
Z.405	2	15	16.180
Z.456	2	15	10.605
Z.524	5	40	39.620
Z.453	3	110	69.060

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

27-4	1	2.950	61.550
29-4	20	308.550	2.561.358
30-4	23	241.585	2.074.950
Tot.	44	553.085	4.697.813

GARNAALANVOER OOSTENDE

24-4	35	1.591	62.364	35,—	48,—	39,16
26-4	1	31	1.240	40,—	40,—	40,—
27-4	33	1.685	76.157	39,—	49,—	45,19
29-4	36	1.994	60.030	27,—	34,—	30,10
30-4	4	107	4.974	43,—	52,—	46,48
Totaal april :	590	31.533				

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

27-4	13	805	34.660	39,—	47,—	43,05
29-4	15	902	28.209	28,—	35,—	31,27
30-4	1	73	2.847	39,—	39,—	39,—

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

25-4	6	3.981	61.726
26-4	5	2.931	47.168
27-4	5	2.546	41.626
29-4	5	8.540	108.980
30-4	10	6.208	74.931

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

27-4	43	1.611	89.404	41,—	60,—	54,25
29-4	46	1.458	75.257	36,—	46,—	42,97



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
 Verzendings
 in gans het land

WORDT DE VRIJE INVOER VAN GEPELDE ZEEBRUGGE EN ONGEPELDE GARNAAL HET EINDE VAN ONZE GARNAALPELLERIJ EN VISSERIJ ?

Het zal elkeen opgevallen zijn dat de aanvoer van garnaal vergeleken bij vorig jaar slechts het vierde betekent, niettegenstaande het getal vaartuigen welke het bedrijf uitvoeren, niet verminderd is. De reden is niet ver te zoeken. Zoals we reeds vroeger deden opmerken, heeft de hevige koude van vorig jaar daar veel aangedaan en is voor de rest, de pufvisserij in Nederland een zware handicap voor het behoud en het opvoeren van de garnaalstand.

Onze ministeriële departementen waar, sedert we het Zeewezen verlaten hebben, geen enkel ambtenaar meer op de hoogte is van visserijaangelegenheden, schijnen het ver van nodig te hebben bevonden onze visserij inzake Benelux krachtiger te verdedigen dan zulks thans het geval is geweest.

Inderdaad, vooraleer tot het wijf openen der grenzen over te gaan, had de kwestie van de Hollandse pufvisserij moeten besproken en geregeld zijn geweest. Hetzelfde geldt het vissen in beider territoriale wateren (sprot en ijle haring in Belgische, garnaal in Hollandse).

Niets hieromtrent werd geregeld noch besproken.

Hetzelfde geldt voor de handel in vis en garnaal.

Thans zien we Nederlandse handelaars zelf de deuren van winkels, restaurants en grootwarenhuizen aflopen en zich langzaam de cliënteel toeëigenen door de onzen met zoveel moeite veroverd. De Belgische gepelde garnaal had naam verworven omdat de kwaliteit veel beter is dan de Hollandse. Voor kenners was het alleen deze die gewild werd, maar de mens in het binnenland maakte geen onderscheid omdat men van niet beter wist dat garnaal, garnaal is en dat er geen onderscheid bestond, voor wat de kwaliteit betreft.

Alleen de prijs met Nederland verschilde veel.

Waar de Nederlanders deze gewoonlijk gepeld aan 55 F per kg thuis leveren, kostte de Belgische 80 à 90 F per kg.

In die omstandigheden zal bij normale aanvoer door eigen vloot, de Belgische garnaalvisserij er gelegen hebben en is de zo moeilijk tot stand gekomen pellerij ook ten dode gedoemd, meer dan 1.000 gezinnen aan de kust brodeloos stellend van een pellerij welke jaarlijks tien miljoen frank aan lonen betaalde.

Waar de Nederlanders de Belgen in eigen land hun cliënteel komen ontnemen, kan hetzelfde niet gezegd van de Belgen in Nederland.

In Holland is het bedrijven van een groot- en kleinhandel aan bepaalde wetten en besluiten onderworpen en kan een Belg er geen handel gaan bedrijven.

In België kan een Nederlander een leurkaart krijgen.

In België mogen Nederlanders kopen en verkopen in onze hallen. In Nederland bestaat zulks niet.

MEER VERGUNNINGEN

Ondertussen worden in de Dienst voor Contingenten en Vergunningen aan al wie de vraag stelt, invoervergunningen op goed valle het uit gegeven.

Sedert 1 januari 1957, zijn er 54 nieuwe invoerders van gepelde en ongepelde garnaal bijgekomen.

Men maakt bij ons geen onderscheid tussen klein- en groothandelaar, tussen aardappelboer en vishandelaar. Alles blijft ordeloos toegelaten. Ons Ministerie van Middenstand welke sedert drie jaar werkt, moet nog het eerste bewijs van gezond beheer leveren.

Wij hebben in deze kolommen reeds tot vervelens toe draven schrijven dat we sedert drie jaar nog steeds op de eerste daad wachten die onze visserij ten goede komt.

Voor de landbouwers, voor wie de vorige winter zeer schadelijk was, werden onmiddellijk de nodige miljoenen gevonden om hulp te bieden.

Zou men ons kunnen zeggen hoeveel miljoenen reeds ter bescherming van garnaal- en verse vis visserij op de begroting van landbouw werden ingeschreven om onze visserij vooruit te helpen ?

Zou men kunnen zeggen welke maatregelen er genomen werden in verband met de nadelige gevolgen van Benelux om onze pellerij en garnaalvisserij alsook onze midenslagvisserij te redden ?

Wij antwoorden kordaat :

GEEN ENKELE ! !

Dat is het bilan van wat men voor gans de Belgische visserij in de laatste jaren heeft gedaan.

P. Vandenberghe.

NOG DE UITREIKING VAN DE KWALITEITSVIS EN -GARNAAL

In ons vorig nummer hebben we uitvoerig over dit feest geschreven, dat een groot succes was.

Door een samenloop van omstandigheden, onafhankelijk van onze wil, heeft het zetduiveltje ons parten gespeeld.

Voor de garnaalvaarders verdienen een bijzondere vermelding de Z538 van Georges Degroote, en niet van mevr. Raph. Huysseune en Jozef Vlietinck, met een aanvoer van 47.241 kg tegen een gemiddelde prijs van 27,44 F.

De Z437 van deze reders bracht de meest verse vis aan in 1956.

Wij hopen hertmede aan Cesar gegeven te hebben wat Cesar toekomt.

BERGING VAN WRAKKEN

Zoals men misschien weet, werd een Antwerpse firma belast met opruiming van 5 wrakken die de gemakkelijke vaart in en rond de rede belemmeren.

Het eerste wrak dat zal worden gelicht is dit van de « Empire Blessing », een Amerikaans Libertyship, dat voor de kust van Knokke werd in de grond geboord door een Duitse kustbatterij. Reeds talrijke diensten hebben dit wrak trachten te verwijderen, doch indien men weet dat er zich aan boord van de « Empire Blessing » 3.000 Ton springstoffen en bommen bevinden, heeft men zich niet te verwonderen dat weinigen de verantwoordelijkheid op zich willen nemen.

Een groepje Britse duikers is echter in onze haven aangekomen en heeft een speciale methode, die hier moet gebruikt worden, namelijk, het onder water branden. Reeds werden enkele voorbereidende opzoekingen gedaan, zodat men heel binnenkort met de bergings-

operaties zal beginnen ten minste, zo de weersomstandigheden het toelaten. De leiding van de groep duikers berust bij de heer E. Stableton, een veteraan van de Britse aanval op Zeebrugge in april 1918. Op het ogenblik van de aanval was deze veteraan 18 jaar.

Een drijvend dok van 4.000 Ton zal bij het wrak worden gebracht voor het vervoer van de uitgebrande stukken die zullen worden neergezet op het strand tussen de haengeul en het Schipdonck-kanaal.

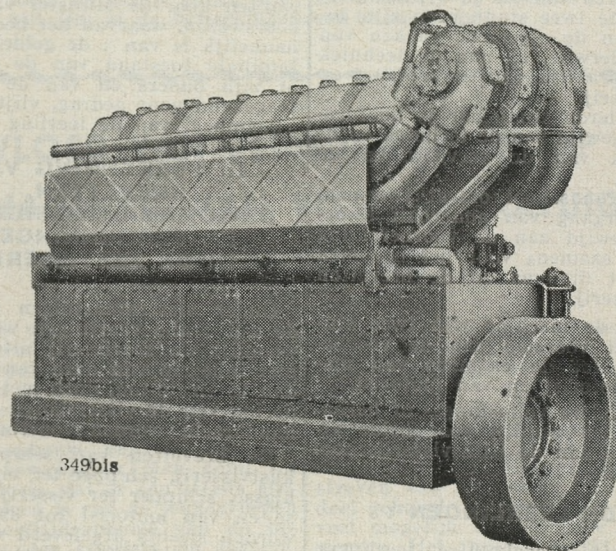
REDERS !

DIT IS UW VAKBLAD !

NEEMT EEN

ABONNEMENT

OP ONS BLAD !



349b1s

SEM-CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAL
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

De nieuwe wet op het zeevisserijonderwijs

(Vervolg van vorige week)

1. INRICHTING VAN HET ZEEVAARTONDERWIJS VAN DE STAAT

Er wordt een zeevaartschool ingericht te Oostende en te Heist. Deze instelling hangt af van het Bestuur van het Zeewezen. De zeevaartschool te Oostende wordt zeevaartschool genoemd. Ze heeft een afdeling machine ingericht als dag-school voor de diepzeevisserij.

De zeevaartschool te Heist wordt Rijksvisserijschool genoemd. Zij heeft tot doel de technische vorming van de bemanningen van alle rang voor de zeevisserij. Zij bestaat uit een afdeling dek en een afdeling machine, beide ingericht als dag- en avondscholen. Aan de rijksvisserijschool kan een opleidingsschip worden toegevoegd.

In de Zeevaartschool te Oostende wordt tweemaal per schooljaar een dagcursus van anderhalf kwartaal als voorbereiding tot het examen van werktuigkundige ter diepzeevisserij ingericht.

In de Rijksvisserijschool — dag-school — omvatten de lessen drie studiejaar van elk drie kwartalen. De eerste twee studiejaar zijn gewijd aan de algemene vakken van het onderwijs, en aan de techniek en de praktijk van de zeevaart en de visserij.

Het derde studiejaar is hoofdzakelijk gewijd aan de techniek en de praktijk van de zeevaart en de visserij.

De avondschool omvat tweemaal een leergang van anderhalf kwartaal, gewijd aan de voorbereiding tot de examens voor het bekomen van het diploma en de brevetten ter visserij.

Voor de machine zijn twee studiejaren voorzien aan de voorbereiding tot de examens van matroos-motorist en van motorist.

Bijzondere volmakings- of herhalingslessen worden voor beide afdelingen aan de Rijksvisserijschool gegeven.

DE LEERLINGEN :

Er zijn regelmatige leerlingen voorzien, die de volledige leergangen volgen, en vrije leerlingen die minder dan de helft van de vakken volgen. Men moet van Belgische of van Luxemburgse nationaliteit zijn, de Directeur-Generaal van het Zeewezen kan evenwel toelating geven aan personen van andere nationaliteit om de lessen te volgen.

Om aangenomen te worden moet de kandidaat een formulier invullen, wanneer hij minderjarig is, zijn het de ouders of de voogden, tevens moeten stukken bijgevoegd worden die bewijzen dat aan de gestelde voorwaarden voldaan wordt.

Deze voorwaarden zijn voor de visserijschool de volgende :

1. volle 12 jaar oud zijn op 31 december van het jaar van aanneming,
2. lager onderwijs tot en met de derde graad genoten hebben,
3. volle 14 jaar oud zijn op 31 december van het jaar van aanneming voor de avondlessen,
4. alle kandidaten moeten voldoen aan een geneeskundig onderzoek dat verklaart dat hij vrij is van elk gebrek dat onverenigbaar is met het uitoefenen van de zeevaart,

5. de kandidaten voor de afdeling machine moeten een geneeskundig onderzoek doorstaan dat bepaalt dat ze vrij zijn van elk gebrek dat onverenigbaar is met het uitoefenen van hun beroep,
6. voor de leergang werktuigkundige ter diepzeevisserij aan de zeevaartschool te Oostende, moet de kandidaat in het bezit zijn van het brevet van motorist.

RAAD TOT VERBETERING VAN HET ZEEVAARTONDERWIJS

Een raad tot verbetering van het zeevaartonderwijs wordt opgericht. Deze bestaat uit een voorzitter en 16 leden waarvan 2 vertegenwoordigers van de rederijen ter zeevisserij, 2 vertegenwoordigers van de vissers en 2 leden gekozen omwille van hun bijzondere bevoegdheid in visserijonderwijs.

De raad bestaat uit twee afdelingen : koopvaardij en zeevisserij.

STUDIEBEURZEN

Studiebeurzen kunnen gegeven worden door de Minister van Verkeerswezen, waarvan het bedrag afhankelijk is van : de geldelijke en familiale toestand van de leerling of zijn ouders en van de punten toegekend voor gedrag, vlijt en bekwaamheid van de leerling zelf.

II. TOEKENNING VAN BREVETTEN, DIPLOMA'S CERTIFICATEN EN VERGUNNINGEN IN DE ZEEVISSERIJ

Onder vissersvaartuigen verstaat de wet : alle vaartuigen welke gewoonlijk de zeevisserij uitoefenen, met inbegrip van deze van minder dan 25 Bruto-ton, doch met uitzondering van de vissersboten die met handkracht worden voortbewogen.

De brevetten van schipper ter kustvisserij, schipper ter visserij 2° klasse, schipper ter visserij 1° klasse en van motorist tot 399 P. K. worden slechts afgeleverd voor zover de kandidaat gedurende de laatste zes maanden van zijn diensten hetzij als hoofd van de wacht, hetzij als bevelvoerder geen vermaning of zwaardere straf heeft opgelopen vanwege de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

In geval van tijdelijke schorsing van het brevet of van tijdelijke ontzegging om in de betrekking van bevelvoerder of hoofd van de wacht te varen, wordt het hoger brevet slechts afgeleverd nadat de kandidaat een nieuw tijdperk van zes maanden dienst in hoedanigheid van bevelvoerder of van hoofd van de wacht heeft volbracht zonder opnieuw een van de hierboven bedoelde straffen te hebben opgelopen.

Voor de zeevisserij zijn volgende getuigschriften voorzien :

1. bewijs van bekendheid met de navigatiereglementen.
2. diploma van aspirant-schipper ter visserij.
3. brevet van schipper ter kustvisserij.
4. brevet van schipper ter visserij 2° klasse.
5. brevet van schipper ter visserij 1° klasse.

6. vergunning voor het bedienen van motoren tot en met 80 P. K.
7. brevet van matroos-motorist (tot 180 P.K.)
8. brevet van motorist (motoren tot en met 400 P.K.)
9. brevet van werktuigkundige ter diepzeevisserij.

BEWIJS VAN BEKENDHEID MET DE NAVIGATIE-REGLEMENTEN

Voor diegenen welke niet slaagen in het examen van scheepsjongen of van aspirant schipper. De kandidaat moet 18 jaar oud zijn en voldoen aan een mondelinge ondervraging.

DIPLOMA VAN ASPIRANT-SCHIPPER TER VISSERIJ

Dit bewijst dat de drager de theoretische kennis bezit om het brevet van schipper ter visserij 2° klasse te bekomen.

Hiervoor moet men 15 jaar oud zijn, voldaan hebben aan een examen. Wie dit diploma bezit, mag, wanneer hij 18 jaar oud is en ten minste 24 maanden gevaren heeft, als stuurman of als hoofd van de wacht varen op schepen van minder dan 200 B.T., binnen de grenzen voorzien zoals voor de schippers 2° klasse.

BREVET VAN SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ

De houder hiervan mag bevel voeren op vissersvaartuigen tot en met 30 B.T. Hij moet, om dit brevet te kunnen bekomen minstens 48 maanden gevaren hebben, waarvan ten minste 24 maanden op de visserij, voldoen aan een examen en ten volle 21 jaar oud zijn.

BREVET VAN SCHIPPER TER VISSERIJ 2° KLASSE

Dit getuigt van de bevoegdheid om bevel te voeren op vissersvaartuigen van minder dan 200 B.T., die binnen een gebied varen dat begrensd is als volgt :

Ten Z : breedtegraad 48°28' N van Ouessant.

Ten W : door de 10° westerlengte van Greenwich tot aan de Zuid-Westkust van Ierland (51°35'N) in de Ierse zee door de breedtegraad 55° N.

In de Noordzee door de breedtegraad 60° N. 4° W.L. van Greenwich van af de Noordkust van Groot-Brittanje en de 10° graad Oosterlengte van Greenwich.

De houder mag stuurman zijn op alle vissersvaartuigen. Vereist hiervoor is :

1. 72 maanden scheepsdienst waarvan minstens 36 maanden ter zeevisserij.
2. voldoen aan het examen.

Het examen kan afgelegd worden na 60 maanden scheepsdienst, met minstens 30 ter zeevisserij, het brevet wordt echter pas dan afgeleverd als de kandidaat zijn vereiste vaart heeft.

(vervolgt toekomstige week)

TE KOOP : IJzeren VISSERS-VAARTUIG van 160 BT, gebouwd in 1931 en voorzien van een motor Deutz van 240 PK van 1937. Verzekerde waarde 2.400.000 F. Kostprijs 1.700.000 F. 5996V

OVER TE NEMEN

uit oorzaak ouderdom : GOED GEKENDE VISHANDEL

gelegen nabij St Jansplaats te Antwerpen. Te bevragen : ROTTERDAMSTRAAT 2 ANTWERPEN

5977N

OVERLIJDEN

Wij vernemen het overlijden in de kliniek van St Jozef, Nieuwpoortsteenweg te Oostende, van Mevrouw Georges Van Oost, geboren Henriette Delameilleure en dit in de ouderdom van 30 jaar.

De begrafenis heeft heden zaterdag te 9.30 uur plaats in de kerk van het H. Hart te Oostende.

Wij bieden aan de familie Delameilleure en Van Oost onze innige deelneming aan in de zware rouw die hen komt te treffen.

NIEUWTJES UIT ZEELAND Mosselseizoen gesloten

Het mosselseizoen 1956-57 werd in Zeeland gesloten. De mossel kwekers hebben totaal 600.000 tonnen mosselen aan het verkoopbureau geleverd. De Zeeuwse produktie was vorig seizoen ruim 100.000 ton hoger doch er was geen voldoende mosselzaad voorhanden geweest om alle percelen goed te bezaaien. De exportcijfers gaven te zien dat Frankrijk 275.000 ton van dit zeebanket afnam, België 225.000 ton, terwijl het binnenlands gebruik om de 10.000 ton lag.

BENELUX — NOORWEGEN

Als gevolg van de onlangs te Oslo gevoerde besprekingen werd op 9 april een handelsovereenkomst door de afgevaardigden van de Beneluxlanden en Noorwegen geparateerd.

De overeenkomst, die later zal ondertekend worden, geldt voor een jaar te rekenen van 1 mei 1957.

L I J S T A

Uitvoer van Noorse goederen naar de Benelux-landen van 1 mei 1957 tot 30 april 1958.

Goederen	Hoeveelheid in tonnen	Waarde (1.000 Noorse kr)
1. Verse aal	—	600
2. Verse zeevis (1)	2.200	—
3. Verse en gezouten haring	5.400	—
4. Gerookte haring	—	P.M.
5. Andere schaaldieren (pandulum borealis)	—	75

(1) Voor de B.L.E.U., 800 ton; voor Nederland, 1.400 ton.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

CAO DRIJFNET- VISSERIJ WORDT VERBETERD

De werknemersorganisaties en de Nederlandse reders verenigingen voor de haringvisserij zijn vorige week tot overeenstemming gekomen inzake een belangrijk aantal wijzigingen van de collectieve arbeidsovereenkomst in de Nederlandse haringdrijfnetvisserij. De voedingslijst is belangrijk uitgebreid en na 1 augustus van dit jaar zal het garantieloon maandelijks worden afgerekend.

Naast het uitbetalen per maand op de eerste van de maand zal het besommingspercentage voor de bemanning worden verhoogd van 27 procent tot 30 procent voor schepen met een aantal pk. tot 124 en tot 29,5 procent voor schepen met een sterkere motor dan 125 pk. Het zogenaamde braadje, (kordeelvis) dat de bemanning bij binnenkomst kreeg en ook het kwart percent extra gage voor de aanvoer van verse haring zijn komen te vervallen. Het garantieloon zal niet worden verhoogd. Wellicht wel wanneer de huurverhoging wordt doorgevoerd in Nederland.

Over de binnenligtijd-regeling voor de drijfnetloggers zijn de onderhandelingen nog gaande, evenals over de positie van de monteurs aan boord en de graai- en schuurlonen.

De voedingslijst in aangepast bij die op de IJmuidense trawlers. Per man wordt nu 500 gram verse groenten per dag verstrekt — of twee blikken per vijf man —, 105 gram vlees en vleeswaren per week, 800 gram suiker en jam, 300 gram koffie en thee en zuidvruchten eenmaal per week.

STICHTING NIET TEVREDEN OVER HET SHB

De Stichting voor de Nederlandse visserij is niet tevreden over het Staatsvisserijshavenbedrijf te IJmuiden. Dit is gebleken op de jongste vergadering van de Nederlandse Vissersbond, waar is meegedeeld, dat men een onderhoud van de zijde der Stichting heeft aangevraagd met de minister van Verkeer- en Waterstaat, de heer Algera. Men is in de eerste plaats niet tevreden over de service, die door het Staatsvisserijshavenbedrijf wordt geboden en voorts acht men de retributie te hoog. Ook gaat de visserman er niet mee akkoord, dat hij het weegloon moet betalen. Het afslaan, zo menen de vissers verder, geschiedt op een wijze, die voor de visserman niet te volgen is. Allemaal grieven aldus de Stichting die om een oplossing vragen.

Er is echter nog een grotere zaak, die de Stichting aan de minister wil voorleggen.

Men meent, dat de exploitatie van de visafslag van het Staatsvisserijshavenbedrijf te IJmuiden nadelig wordt beïnvloed door de kosten

van onderhoud en afschrijving op het havenbedrijf van het Staatsvisserijshavenbedrijf. Men zou bij de Stichting dit SHB gesplitst willen zien in twee afdelingen: visafslag en havenbedrijf. Men is van mening, dat het onbillijk is om een verbetering van de havenoutillage te laten betalen uit retributies, die de visserman aan de afslag betaalt.

OP KONINGINNEDAG WAS ER GEEN VIS

Men heeft van een mijlpaal in de historie van het IJmuidense visserijbedrijf gesproken op Koninginnedag. De handelaren en reders hadden besloten, respectievelijk, geen vis te kopen en geen vis aan te voeren. Allen waren vrij, uitgezonderd enige mensen, die de garnaalaanvoer in de middagmarkt moesten verwerken.

Ook de havenarbeiders van de Stichting Vislosregeling waren deze dag thuis, terwijl ook in de nevenbedrijven vrij was gegeven. Het was voor het eerst in IJmuiden, dat er op dit punt volledige eenstemmigheid bestond.

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL
Export
KATWIJK aan ZEE

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

STEUR VAN DRIE METER LENGTE

Een steur met een lengte van ruim drie meter is vorige week donderdag in IJmuiden op de afslag verkocht voor ruim acht honderd gulden. Het diertje, dat bijna 200 kg woog, ging voor de export naar België. De steur werd gevangen op woensdagmorgen tijdens de garnalenvisserij van de Tholen 15, schipper D. Schot, op de rede van den Helder. Een unicum, deze vangst.

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

BRIEF UIT YERSEKE

Nr 636

YERSEKE 27-4-'57

MOSSELSEIZOEN '56-'57 TEN EINDE

Een goed seizoen is ten einde. Bijna zes honderdduizend tonnen (van 100 kg) werden verzonden of geleverd. Van deze mosselen werden 138 duizend ton geleverd uit de Zeeuwse stromen, 400 duizend waren herkomstig uit de Waddenzee en van uit Denemarken en Duitsland werden bovendien nog ongeveer 6.700 ton ingevoerd. België nam af 225 duizend, Frankrijk 275 duizend, terwijl de inmakerijen 40 duizend ton voor hun rekening namen. Telt men deze cijfers bij elkaar dan komt men aan een totaal van 540 duizend ton. Een verschil dus van ongeveer 60 duizend ton. Hieruit zou dus kunnen worden opgemaakt, dat de eerste cijfers zijn van 't geen door de kwekers over het Kantoor aan de handelaars werd geleverd. Wijl de Deense mosselen vrijwel geen verlies aan gewicht opleverden, deels wegens heel weinig tarra en deels van een ruim gewicht te danken, lijkt het alsof die 60.000 ton verlies alleen dient gerekend te worden over de 540 duizend tonnen door Nederland aan de markt gebracht. Als onze veronderstelling juist is, dan blijkt wel, dat het tarra-percentages nogal aan de hoge kant was. Dat er in 't afgelopen seizoen in dit opzicht veel «tussen kade en schip ging», wisten we wel. Om al de bewerkingen te pas komen.

met redelijke uitslag te kunnen doorstaan, waren althans dit jaar de mossels te jong en dus te zwak en broos van schelp. Wat er van zij, de omzet was ongeveer 116 duizenden groter dan vorig jaar. Wat voor een deel te danken is aan de zachte winter waardoor alle stagnatie achterwege bleef. Ook was de kwaliteit (niet altijd echter) beter dan vorig seizoen. Zoals we zoeven schreven, leverde Zeeland slechts 138.000 ton tegen vorig jaar ongeveer 100.000 ton meer. Wil de kwekerij op de Zeeuwse stromen een kans krijgen op productie-verhoging dan dient of een flinke bank zaad in Zeeland te vallen of de kwekers moeten zich kunnen bevoorraden van af 't Groninger Wad, dat straks wordt opengesteld voor de visserij en vanwaar 't geviste zaad naar Zeeland mag worden vervoerd en uitgezaaid. Hoe de kansen staan voor de zaadvisserij, die aanstaande dinsdag begint op 't diepste deel van de Waddenzee en 't Friese Wad, weten we niet. Men is klaar gekomen met het uitleggen op verschillende plaatsen van netten, die dienen moeten om het straks of wellicht reeds nu rondrijvende mosselzaad op te vangen. Laten we hopen dat de moeite en niet te vergeten de kosten die dit werk vergen ruimschoots worden beloofd in de vorm van een flinke zaadval. Laten we eveneens hopen op wat voorraad op 't Groninger Wad. Het zou de kwekerij op Zeeland's stromen

INVLOED VAN JEUGDGROEPEN OP DE BEMANNING VAN VISSERSVAARTUIGEN IN HOLLAND

Vorige week heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek een overzicht gepubliceerd van de arbeidskrachten in de visserij, speciaal op de loggers en trawlers. Over enige maanden zal een overzicht van de leeftijdsopbouw der kotterbemanningen verschijnen. Men komt tot de conclusie, dat er een steeds grotere invloed is van de jeugdgroepen in de leeftijdsopbouw van de bemanning der trawlers en loggers.

De groep «tot 25 jaar» omvatte in 1948 32,4 procent en in 1956 43,2 procent van de totale bemanning. Ongunstig moet het echter worden genoemd, dat de jongere leeftijdsklassen slechts weinig geschoold zijn; de meeste vissers volgen pas op latere leeftijd het onderwijs aan de visserijsholen. Bovendien worden de jongeren in de wintermaanden in grote getalle afgemonsterd, hetgeen hen noopt een ander beroep te zoeken. De omvang van deze afmonstering vermindert echter; in de winters van 1948, 1949 en 1950 bleef 15 procent aangemonsterd en in 1956 26,3 procent.

Opmerkelijk is, dat het aantal gemonsterden in de groep 25-50 jaar gestadig afneemt, aldus het overzicht. In 1948 bedroeg het percentage in deze leeftijdsklasse 51,1 en in 1956 38,3 procent. De vakbekwaamheid van de scheepsbemanningen vermindert door de genoemde wijzigingen. Overigens blijkt uit een nog te publiceren onderzoek van de kotterbemanningen, dat vele

vissers uit de leeftijdsgroep 25-50 jaar gedurende de laatste jaren in de kottervisserij een bestaan hebben gezocht.

De oorzaak van de overgangen in de leeftijdsklasse 25-49 jaar kan vermoedelijk worden gezocht in het streven van deze voor het merendeel gehuwde personen zich een zoveel mogelijk vaste positie te verwerven. Het rapport merkt verder op, dat voor de Scheveningse, Katwijkse en Vlaardingse schepen dezelfde tendenzen gelden als voor de totale vlootbemanning. Uit IJmuiden wordt echter uitsluitend ter trawlvissersrij gevaaren en de voortdurend veel vergende werkzaamheden in deze tak van visserij, de vermindering van het aantal IJmuidense trawlers en de gunstige plaatsingsmogelijkheden in de Beverwijkse industrieën heeft tot oorzaak gehad, dat men een gering percentage jongeren op de IJmuidense trawlervloot aantreft. Op de IJmuidense trawlers, aldus het rapport, treedt bovendien een vermindering in de middengroepen en een toeneming in de jongste en oudste leeftijdsgroepen op, hetgeen ook een teruggang van de vakbekwaamheid der bemanningen betekent.

Van het totaal aantal bemanningsleden woonde vorig jaar 55 procent in Scheveningen, 25 procent in Katwijk, 4,8 procent in IJmuiden en 2,5 procent in Vlaarding.

Visserijproblemen op de Faroer-Eilanden

De vloot van de Faroer-eilanden heeft veel te lijden gehad tijdens de jongste oorlog : talrijke schepen gingen verloren terwijl slechts enkele nieuwe schepen werden gebouwd of in het buitenland aangekocht.

Onmiddellijk na de oorlog konden verschillende schepen gekocht worden in het buitenland. Sommige van deze vaartuigen, vooral de kleinere, waren tamelijk nieuw, of zelfs nieuwgebouwd, doch verscheidene treilers werden aangekocht welke gebouwd waren in de jaren twintig en dertig. Van deze laatste gingen er reeds verscheidene naar de afbreker.

De vissersvloot van de Faroer-eilanden telde in november 1955 183 eenheden, als volgt verdeeld :

22 van de klasse tot 30 B.R.T., gemidd. ouderd. per schip : 21,5 jaar.

43 van 31 tot 70 B.R.T., gemidd. ouderd. per schip : 21,3 jaar

68 van 71 tot 100 B.R.T., gemidd. ouderdom per schip : 63,1 jaar.

26 van meer dan 100 B.R.T., gemidd. ouderd. per schip : 43,6 jaar.

12 tot 425 B.R.T., gemidd. ouderd. per schipw : 29,7 jaar

7 van meer dan 425 B.R.T., gemidd. ouderd. per schip : 7,4 jaar.

5 treilers, gemidd. ouderd. per schip : 30,4 jaar.

Totaal : 183. Gemidd. ouderd. per schip : 40,3.

Merk op dat de gemiddelde ouderdom van de vloot meer dan 40 jaar is en dat die van de groep 71 tot 100 B.R.T. zelfs meer dan 63 jaar is. Evenwel dient aangestipt dat al de oudere vaartuigen min of meer gemoderniseerd werden en dat het oudste schip herbouwd werd om te treilen.

In december 1951 werd door het Logting een comité aangesteld van bevoegdheden dat het vraagstuk van de heropbouw van de vloot moest bestuderen. Het verslag van dit comité was geeindigd in maart 1953. Uit de uitbatingsstaten van verschillende types van vaartuigen was het comité tot het besluit gekomen dat de meest voordelige klasse die was van de dieseltreilers van 165-200 voet lengte, en lijnvisserstvaartuigen van 200 tot 320 B.R.T. met een kleine diepvriesinstelling aan boord. Het comité stelde derhalve voor jaarlijks niet minder dan 5 miljoen kronen (meer dan 36.000.000 B. F.) in dergelijke vaartuigen te beleggen. De helft van dit bedrag zou door het Logting voorzien worden als leengeld en subsidie. Verder was het noodzakelijk gebleken lijnvisserstvaartuigen te laten bouwen uitsluitend onder subsidie.

Een ander verslag, uitgebracht door een comité aangesteld door het Deense Staatsministerie, beval de oprichting van een Kredietinstelling voor de Faroer-eilanden aan, en uit de besluiten van dit verslag en aan de hand van verdere besprekingen — onder andere in de Løgting — het kapitaal nodig voor de drie/vier eerste jaren wordt geschat op niet minder dan 7.500.000 Kronen voor de bouw van drie dieseltreilers en 15 lijnvisserstvaartuigen met diepvrieskamer, daarna zou een jaarlijkse investering van 5.000.000 kronen voldoende zijn.

Het vraagstuk dit belangrijk bouwprogramma te financieren werd opgelost door het Kredietinstituut voor de Faroer-eilanden, welke zijn werkzaamheden begon in 195. Het beginkapitaal werd verstrekt door de Marshall-hulp welke aan de Faroer-eilanden toegezegd was, en in totaal 2.900.000 Kronen bedroeg. In aanvulling verleende de Deense Nationale Bank een lening van 2.000.000 Kronen, vrij van interesten gedurende tien jaar.

Geleidelijk wanneer het aandeel van de Marshall hulp aan de Faroer-eilanden zal terugbetaald zijn, zullen deze bedragen, samen met de interesten gevoegd worden bij het hoofdkapitaal van het Instituut welke hierdoor zal aangroeien tot 10.000.000 Kronen. In aanvulling tot leningen uit het beginkapitaal en gelden van de Nationale Bank, zal het instituut nieuw kapitaal kunnen verwerven door de verkoop van aandelen of door uitschrijving van andere leningen.

Het instituut geeft leningen in eerste hypotheek op vaartuigen tot 50 p.c. op de geschatte waarde. Voor het ogenblik worden leningen bij voorkeur gegeven voor de bouw of de aankoop van nieuwe schepen, doch het is de bedoeling dat het instituut geleidelijk de eerste hypotheekleningen zal overnemen welke vroeger gegeven werden door de banken, dit met het doel de verwerving van nieuw kapitaal te concentreren.

In aanvulling op de eerste hypothekaire lening van het Kredietinstituut, zal het mogelijk zijn een lening van 15 p.c. (op de waarde van het schip) te bekomen van de Regering, mits tweederangshypotheek, terwijl het Løgting een verdere lening van 15 p.c. kan toestaan. De eigenaar zal dan uit eigen middelen de resterende 20 p.c. moeten bijleggen.

Dit nieuwe financieringsplan heeft een gevoelige stoot gegeven aan de heropbouw van de vloot. Als onmiddellijk gevolg werden vier nieuwe treilers en een nieuwbouw, welke gecontracteerd was vooraleer het instituut zijn werking begon, zal binnenkort klaar zijn voor de

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

visserij. Bovendien werden verscheidene kontrakten geplaatst voor de bouw van lijnvisserstvaartuigen, waarvan de eerste binnen het jaar moeten geleverd worden.

Modernisatie van de visserijvloot moet gebeuren door aanbouw van nieuwe schepen. De bovenvermelde verslagen hebben de aanbouw van dieseltreilers van 165/200 voet en lijnvisserstvaartuigen van 200/300 B.R.T. aanbevolen. Sinds deze verslagen uitgebracht werden, zijn de toestanden in het bedrijf veranderd, zowel op gebied van uitrusting als van activiteit. Er hebben zich eveneens veranderingen voorgedaan op het gebied van gebruik der vangsten. Wat de treilers betreft, moet de aandacht getrokken worden op het gebruik van de juiste grootte van treilers, aangepast voor de produktie van gezouten vis en geijsde vis ten overstaan van fabriekschepen. ALDUS DE NEIGING OM TE KOMEN TOT HEKVISSERIJ, in plaats van de gewone trawl. MOET HIERBIJ VOORAL IN HET OOG GEHOUDEN WORDEN.

Wat betreft de lijnvisserstvaartuigen, ook hier zijn de toestanden sinds een paar jaar gevoelig veranderd: de visserij onder de kust is tijdens het winterhalfjaar aan-

zienlijk verbeterd. Bovendien is de produktie van visfilets sterk aan het stijgen, de kustvisserij levert de grondstoffen hiervoor, een stijgende kustvisserij moet bijgevolg voorzien worden. Bijgevolg zal een groter behoefte ontstaan aan kleinere vaartuigen welke geschikt zijn voor deze visserij en welke tijdens de zomermaanden ook de meer afgelegen visgronden kunnen opzoeken. Schepen van 60 tot 100 B.R.T. zullen nodig zijn voor dit doel.

Bijgevolg heeft men de deskundigen aanbevolen de studie van het probleem der samenstelling van de vloot voort te zetten, teneinde verkeerde investeringen te vermijden.

Een uitbreiding van de visserijvloot met groter en meer doelmatige schepen, welke — in tegenstelling tot de oudere vaartuigen — het jaar door kunnen werken, betekent een grotere produktie. Een verhoogde en gevarieerde aanvoer zal tevens groter uitrustingen aan wal vergen, inbegrepen uitbreiding van de bestaande fabrieken, diepvrieseenheden, conservenfabrieken, enz.

De voornaamste uitvoer van de Faroer-eilanden bestond uit gezouten en gedroogde vis. Volgende getallen werden hierover medege-deeld:

1. GEZOUTEN VIS

	Jan/Sept. 1956		Jan./Sept. 1955	
Denemarken (1)	3.134	4.147	2.325	3.298
Broot Britannie	436	620	917	1.164
Noorwegen	—	—	212	239
Italië	3.339	4.792	1.114	1.332
Griekenland	—	—	436	686
TOTAAL :	6.909	9.559	5.004	6.689

(1) een groot gedeelte van de gezouten vis naar Denemarken uitgevoerd was bestemd voor wederuitvoer naar Italië.

2. GEDROOGDE KABELJAUW

Denemarken	17	54	—	—
Spanje	7.084	22.290	4.355	13.722
Brazilië	4.625	16.049	2.917	10.124
TOTAAL :	11.726	38.393	7.272	23.846

INVOER JANUARI 1956-1957

Landen van herkomst	Totaal : Haring		GÉWICHT IN KILOGRAM								Waarde in fr.			
			Andere zeevis											
			Boven 40 cm		Onder 40 cm		Sprot		Makr. vr konserv.				Buiten kontingent	
Nederland (1)	52.222	...	168.595	207.984	49.759	44.961	16.960	...	17.394	...	...	6.373.824	5.735.199
Denemarken (2)	80.046	66.563	5.240	22.062	16.436	2.161.504	1.621.335
Noorwegen (3)	201.100	...	145.451	113.177	...	...	...	...	...	9.000	17.500	2.900.330	2.012.856
Zweden (4)	...	...	5.897	2.946	...	...	...	...	...	...	...	85.777	50.629
Ver. Koninkr. (5)	...	...	105.350	131.649	...	...	...	...	...	...	...	2.562.718	3.373.087
Frankrijk (6)	...	...	127	30	...	...	...	...	...	...	...	1.318	489
Duitsland (7)	900	...	180.550	30.532	...	...	24.950	...	...	...	6.870	3.175.666	1.218.433
Totaal	254.222	...	686.016	552.881	49.759	44.961	47.150	...	17.394	...	31.062	40.806	17.269.958	14.015.298

Waarvan :	1956	Aanvoer	1957	1956	Opbrengst	1957	1956	Gem. prijs	1957
(1) Kabeljauw	113.080	...	119.885	2.440.221	...	2.561.502	21.57	...	21.36
Haring	52.222	...	...	392.548	...	...	7.51	...	...
Makreel vr conserven	17.394	...	...	148.126	...	...	8.51	...	...
Sprot	16.960	...	...	118.744	...	...	7.00	...	...
Schelvis	16.819	29.754	...	256.181	429.076	...	15.23	14.42	...
Koolvis	11.020	28.367	...	165.815	344.322	...	15.04	12.13	...
Tarbot	10.970	10.507	...	352.916	342.524	...	32.17	32.59	...
Rog	5.664	4.242	...	75.924	55.584	...	13.40	13.10	...
Vleet	5.198	10.049	...	89.928	179.510	...	17.30	17.86	...
Haai	1.342	2.525	...	30.644	72.727	...	22.83	28.80	...
Heilbot	1.209	627	...	45.512	25.333	...	37.64	40.40	...
Schol	1.036	212	...	12.484	3.076	...	12.05	14.50	...
Staat	977	1.226	...	21.002	28.764	...	21.49	23.46	...
Leng	...	305	...	...	4.565	...	...	14.96	...
Wijting	...	175	...	...	1.488	...	...	8.50	...
Schar	...	110	...	...	1.980	...	...	18.00	...
Onder 40 cm	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Tong	46.273	31.206	...	2.139.540	1.491.317	...	46.23	47.78	...
Schol	1.755	3.756	...	25.574	56.504	...	14.57	15.04	...
Wijting	...	2.954	...	...	33.530	...	...	11.35	...
Schelvis	...	2.356	...	...	31.055	...	...	13.18	...
Makreel	...	1.453	...	...	13.523	...	...	9.30	...
Tarbot	...	1.008	...	...	20.342	...	...	20.18	...
Andere soorten	...	2.228	...	...	38.477	...	...	17.26	...
(2) Kabeljauw	68.609	61.392	...	1.519.075	1.296.003	...	22.14	21.11	...
Bt. kontingent	22.062	...	...	355.921	...	...	16.13	...	...
Schelvis	7.647	2.080	...	128.099	36.991	...	16.75	17.78	...
Sprot	5.240	...	...	49.780	...	...	9.50	...	...
Vleet	3.790	3.091	...	108.629	75.081	...	28.66	24.29	...
(3) Haring	201.100	...	...	943.700	...	...	4.69	...	...
Zeepaling	58.494	40.819	...	716.543	598.357	...	12.24	14.65	...
Kabeljauw	48.983	31.760	...	609.932	444.072	...	12.45	13.98	...
Schelvis	33.496	37.848	...	394.549	509.844	...	11.77	13.47	...
Bt. kontingent	9.000	...	...	190.800	...	...	21.20	...	...
Wijting	2.065	...	...	20.640	...	...	9.99	...	...
Koolvis	2.020	...	...	20.474	...	...	10.13	...	...
Heilbot	...	1.830	...	...	69.071	...	...	37.74	...
Andere soorten	...	920	...	...	12.812	...	...	13.92	...
(4) Vleet	5.897	1.781	...	85.777	29.713	...	14.54	16.68	...
Kabeljauw	...	1.065	...	...	19.746	...	...	18.54	...
Schelvis	...	100	...	...	1.170	...	...	11.70	...
(5) Kabeljauw	55.318	43.933	...	1.339.634	1.170.177	...	24.21	26.23	...
Zeebrasem	37.105	82.651	...	766.088	2.036.195	...	20.64	24.63	...
Tarbot	7.349	2.952	...	326.063	129.560	...	44.36	43.88	...
Staat	4.651	70	...	110.778	1.400	...	23.81	20.00	...
Haai	...	1.041	...	...	20.215	...	...	19.41	...
Vleet	...	1.002	...	...	15.540	...	...	15.50	...
(7) Roodbaars	166.550	30.532	...	2.883.720	830.955	...	17.31	27.21	...
Sprot	24.950	...	...	152.046	...	...	6.09	...	...
Kabeljauw	8.000	...	...	109.480	...	...	13.68	...	...
Schelvis	6.000	...	...	25.920	...	...	4.32	...	...
Haring	900	...	...	4.500	...	...	5.00	...	...

HAVENBEWEGING TE ZEEBRUGGE

Volgende zeeschepen kwamen tijdens de afgelopen week onze haven binnengevaren :

Het Frans s/s «Petit Poilu» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 44 ton gas-oil terug naar Boulogne ;

Het Zweeds m/s «Vestanhav» kwam op ballast van Rotterdam en vertrok naar Lidkoping met 55 ton kolen ;

Het Frans s/s «Montaigne» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 73 ton gas-oil naar Boulogne ;

Het Duits m/s «Wittorf» kwam met 1822 ton kolen van Methyl en vertrok met 78 ton fuel-oil terug naar Boulogne.

Het Panamese passagiersschip «Italia» kwam van Cuxhaven en vertrok met 176 passagiers en hun reusgoed naar Southampton ;

Het Frans s/s «Cap Blanc Nez» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 87 ton diesel-oil naar Boulogne ;

Het Engels m/s «Ebani» kwam op ballast van Rotterdam en vertrok met 313 ton stukgoed naar Takaradi ;

Het Duits m/s «Transquebec» is van Haifa gekomen met 119 ton stukgoed en vertrok naar Rotterdam ;

Het Frans s/s «Mont Descats» kwam op ballast van Boulogne en vertrok naar Boulogne met 92 ton gasoil ;

Het Engels m/s «Elespoint»

kwam op ballast van Terneuzen en vertrok met 465 ton kolen naar Alicante ;

Het Frans s/s «St Adrien» kwam op ballast van Boulogne en vertrok terug naar Boulogne met 76 ton fuel-oil.

Het Duits s/s «Wismar» kwam op ballast van Messina en vertrok met 300 ton kolen naar Wismar ;

Het Deens m/s «Andreas Bonje» kwam op ballast van Kopenhagen ;

Het Frans «Duplex» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 114 ton fuel-oil naar Boulogne ;

Het Frans s/s «Harle» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 91 ton gasoil naar Boulogne ;

Het Zweeds m/s «Tessy» kwam op ballast van Rotterdam en vertrok met 606 ton cokes naar Kopenhagen ;

Het Frans s/s «Doggerbank» kwam op ballast van Boulogne en vertrok met 120 ton fuel-oil naar Boulogne.

Het Duits m/s «Gott mit uns» kwam met 345 ton hout van Mos-hill en vertrok op ballast naar Antwerpen ;

Het Nederlands m/s «Birmingham» kwam met 450 ton kolen van Goole en vertrok op ballast naar Harlingen ;

Het Duits m/s «Jorg Peter» kwam op ballast van Londen en vertrok met 430 ton cokes naar Randers ;

Het Duits m/s «Basbeck» kwam op ballast van Shoreham en vertrok met 620 ton cokes naar Ahrens ;

Het Nederlands m/s «Maria» kwam met 375 ton zand van Rossum en vertrok op ballast naar Rossum ;

Tijdens de afgelopen week kwamen 12 Ferryboats onze haven in en uitgevaren met alle soorten goederen aan de invoer en aan de uitvoer groenten en fruit uit Italie, machines uit Duitsland en alle soort goederen uit alle landen van Europa. — Z.

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

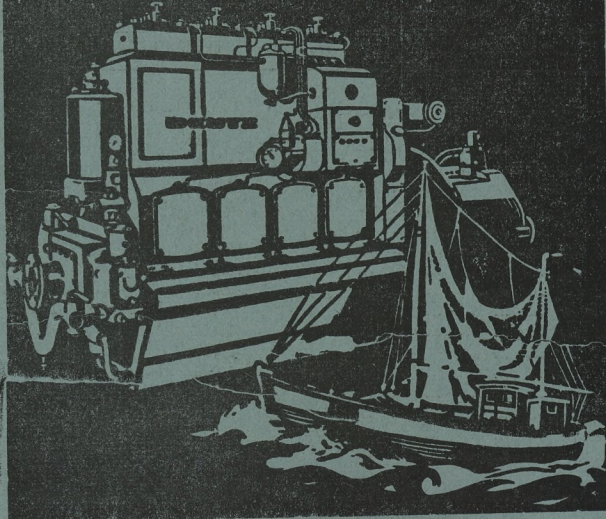
Nieuwe Werfkaai, 3

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