



Het VISSERIJBLAD



ZONNEKLOPPERS AAN DE OOSTENDSE HAVEN

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

(96)

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

(120V)

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

(100)

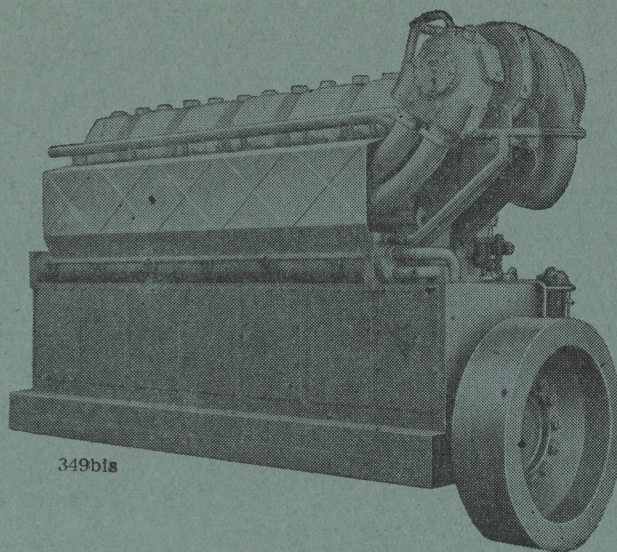
Fa. THOMAS
ADMIRAAL C.V.

VISROKERIJ en
HARINGHANDEL

Hoofdstraat, 74
 Tel. 2666 (01719)

Noordwijk-aan-Zee

Telegram-adres «Fatoma»
 6255V



349bis

SEM-CARELS

Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAL

OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK

17/95(T) HAVEN VAN DUINKERKEN

Aan de zeevarenden wordt bekend gemaakt dat werken zullen uitgevoerd worden aan de steenstorting van het uiteinde van het W-staketsel te Duinkerken. Er wordt aan de scheepvaart aanbevolen zich op ten minste 50 m van dit staketseluiteinde te verwijderen.

(Med. «Ponts et Chaussées» Duinkerken
 8-8-57 — H.25489).

BELGIE

17/96(T) LOMBARDSIJDE. — ZEEWAARTSE SCHIETOEFENINGEN

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

Gedurende de weken van 19 tot en met 31 augustus zullen alleen op donderdag 22, vrijdag 23 en donderdag 29 en vrijdag 30 augustus 1957 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sektor door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden zonder onderbreking van 0700 tot 1600 GMT (0800 tot 1700, plaatselijke tijd).

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

(Med. S.S.A.M. Nieuwpoort 12-8-57 — H.25517).

17/97(T) NOORDZEE. — S SECTOR. SCHIETOFENINGEN OP ZEE

Op 6 september 1957 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden op luchtdoelen door eenheden van het Zeekorps van 0900 tot 1800 (plaatselijke tijd).

Deze oefeningen zullen gehouden worden binnen de zone bepaald door de volgende punten, zoals vermeld in B.a.Z. 1/12(T)-1957.

- 1° 51°21'00"N 2°05'00"E punt A.
- 2° 51°21'00"N 2°13'00"E punt B.
- 3° 51°22'00"N 2°19'00"E punt C.
- 4° 51°28'00"N 2°19'00"E punt D.
- 5° 51°29'15"N 2°05'00"E punt E.

De schikkingen van B.a.Z. 1/12(T)-1957 zijn van kracht.

(Reg. Mar. Com. Oostende
 9-8-57 — H.25498).

17/98(T) NOORDZEE. — LICHTBOEI TIJDELIJK GELEGD

Positie : 51°27'48"N 2°32'30"E.

Zonder nader bericht zal, vóór 19 aug. 1957 tot en met 28 september 1957, uitgelegd worden een blauw-witte cilindrische lichtboei (BWVS), zonder belang voor de scheepvaart, voorzien van een radarreflector en gevende 2 witte schitteringen elke 10 seconden.

(Zie Belg. krt (Vlaamse Banken).
 (Med. Loodswezen Oostende
 13-8-57 — H.25526).

17/99 NOORDZEE. — WIELINGEN. WRAKLICHTBOEI VOORZIEN VAN RADARREFLECTOR.

Positie : 51°23'59"N 3°17'42"E.

De wraklichtboei (Loock-Out) is voorzien van een radarreflector.

(Zie Belg. krt (Vlaamse Banken) en Lichtenlijst 1953 - Nr100).

(Med. Loodswezen Oostende 3-8-57 — H.25456).

17/100 SCHELDE. — LICHTENLIJN ANKERREDE MEESTOOF.

«Een lichtenlijn werd ontstoken op de ankerrede van Meestoof.

Deze lichtenlijn geeft leiding in 039°

op ongeveer 100m van het bakken Meestoof.

De strook beoosten deze lijn is voorbehouden voor ankerliggers. Beschrijving :

Hoog licht.

Positie : 51°17'03"N 4°19'39"E.

Op de Noorder glooiing van de toegangsgoel tot de Boudewijnsluis, ijzeren opstand waarop een 3 m lange verticale neonbuis is aangebracht. Rood licht, vast karakter, zichtbaar opwaarts.

Als dagmerk is de opstand voorzien van wit latwerk.

Hoogte boven gemiddeld hoogwater : 7 m.

Laag licht.

Positie : 51°16'56"N 4°19'30"E.

Groen en rood havenlicht, op de dam, tussen de Boudewijn. en Kruisschansluizen.

Hoogte boven gemiddeld hoogwater : 5m).

(Zie Belg. krt «Schelde» en Lichtenlijst 1953 - Nr 265a en 265b).

(Antwerpse Zeediensten 30-7-57 — H. 25432).

NEDERLAND

17/101 DEURLOO. — TON VERLEGD. TON GELEGD.

1. Positie : 51°30'06"N 3°25'23"E.

De rode stompe ton Nr6 is verlegd naar bovenvermelde positie.

2. Positie : 51°33'10"N 3°19'06"E.

Ten behoeve van de visserij is de groene stompe ton gemerkt «GRAUW» gelegd in bovenvermelde positie.

(Zie Belg. krt «Vlaamse Banken»).
 (Ned. B.a.Z. 185/2323 — H.25504).

17/102 WESTERSCHELDE. — SCHAAR VAN DE NOORD. BETONNING GEWIJZIGD. DIEPTE.

Wegens verlopen van het vaarwater is gelegd op :

a. 51°23'33"N 4°11'58"E de zwarte spitse ton Nr 5 a,

en zijn verlegd naar :

b. 51°23'25"N 4°12'10"E de zwarte spitse ton met kegel Nr7 ;

c. 51°23'37"N 4°12'03"E de WZHS bolton met ruit S.-S.v.N.

De minste diepte in dm bij gem. LLWS bedraagt :

Middenvaarwaters :	5
Spitsetonskant :	5
Stompsetonskant :	6

(Zie Belg. krt «Schelde»).
 (Ned. B.a.Z. 182/2292 — H.25493)

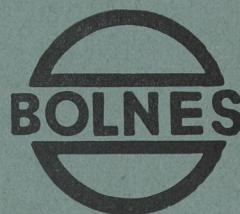
17/103 WIELINGEN. — WRAK. OPRUIMINGSWERKZAAMHEDEN BEEINDIGD.

Positie : ongev. 51°25'2N 3°27'2E.

De opruimingswerkzaamheden aan het wrak «Unknown» zijn beëindigd en de tijdelijk gelegde 4 groene tonnetjes zijn opgenomen.

B.a.Z. 10/54(T)-1956 vervalt.

(Zie Belg. krt «Vlaamse Banken»).
 (Ned. B.a.Z. 178/2255 — H.25452).



SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse visserij

H. ZWART — IJMUIDEN
 Tel. 5459 — 5110

Het

VISSERIJBLAD

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

Verant. 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.
Nederland (1 jaar) : 15 Gulden

Standpunten

EEN of NIETS !

WANNEER EEN RIJK INWENDIG IS VERDEELD,
DAN KAN DAT RIJK NIET IN STAND BLIJVEN.
EN WANNEER EEN HUIS INWENDIG IS VERDEELD,
DA ZAL DAT HUIS GEEN STAND KUNNEN HOUDEN.
(Marcus 3 : 24-25)

We zijn nu al gedurende zes weken bezig — onder vorm van vervolgartikel — de vertaling te publiceren van een merkwaardige studie over de «Visserijverenigingen en Prijzenreglementeringen voor vis in Zweden».

Het zal wel zeer interessant zijn te weten of er veel mensen, die dit boekje ontvangen, deze serie artikelen lezen die nochtans van groot belang zijn.

Ik geloof het niet.

En ik geloof nog veel minder dat er van die weinige lezers velen zijn die de les begrijpen die in deze studie besloten ligt.

Spijtig. Men leest tegenwoordig zo weinig en men leert absoluut niets bij. Dat ondervinden we praktisch alle dagen.

* * *

Moest U, geachte lezer, deze reeks artikelen toch lezen — en ze lonen heel zeker de moeite omdat er veel uit te leren valt — dan zult U weten dat het over twee afzonderlijke, maar toch bij elkaar passende delen gaat : de beroepsverenigingen voor vissers en de prijzenreglementeringen voor vis in Zweden.

Van die twee delen zullen de meeste reders slechts dat onthouden wat rechtstreeks naar hun belang gaat : de regeling van de visprijzen. Hun eerste reactie zal zijn : dat zouden we ook bij ons moeten hebben.

Een klein ogenblikje, als ge het zo voor hebt. Vergeet niet dat reglementeringen geen import — en nog veel minder exportartikelen zijn. Dat dergelijke reglementen enkel mogelijk zijn in verhouding tot de wetten van het land en dat deze wetten enkel gemaakt worden op aandringen van sterke — dit is : eensgezinde — beroepsverenigingen. Dat dergelijke prijzenreglementeringen er bijgevolg enkel gekomen zijn door de beroepsvereniging.

Om een beroepsvereniging tot stand te brengen heeft men principes nodig die overal — in alle landen — en altijd geldig geweest zijn : eendracht, verstandhouding, begrip.

Niet alleen de prijzenreglementeringen zijn in Zweden mogelijk geworden door de beroepsverenigingen, ook de handelsorganisaties, die eigendom zijn van de reders en vissers, zijn er gekomen en gebleven dank zij de sterke beroepsvereniging voor vissers.

* * *

U zult misschien opwerpen dat in Zweden meer regeringsaandacht bestaat voor de zeevisserij dan in ons land. Akkoord, maar hoe die interesse van de regering er gekomen is voor het visserijbedrijf lezen we in het verslag zelf : dank zij de beroepsvereniging.

«De Vissers vormden in Zweden een kleine groep die, wat betreft getalsterkte, meestal aanleiding gaf tot een minderwaardigheidsgevoel zonder veel hoop ooit politieke steun te bekomen. DE BEROEPSVERENIGING WAS AANLEIDING OM MEER AAN- DACHT TE EISEN VANWEGE DE OPENBARE MACHTEN VOOR HET BEDRIJF, en deze mogelijkheid hielp belangrijk mede om de beroepsvereniging te vormen. De vooruitgang en de macht der land-

» bouwers- en arbeiderssyndikaten toonde de weg die moest gevolgd » worden.»

...in ons land hebben we veel ervaring, misschien meer dan in Zweden, maar we hebben niets geleerd...

* * *

De beroepsverenigingen voor vissers in Zweden bestaan reeds sedert enkele tientallen jaren. Ze zijn verenigd tot machtige federaties ondanks het feit de vissers er meer dan ergens ter wereld verdeeld leven over kleine plaatsen en afgelegen dorpjes, dat er verschillende soorten visserijen uitgeoefend worden, dat de vissers er — van Belgisch standpunt gezien — alle belang zouden bij hebben afzonderlijk te blijven en niets te verdienen. De Zweden hebben echter getoond meer nuchter verstand te bezitten.

Die verenigingen en federaties groeiden uit noodwendigheden : lage prijzen, moeilijke afzet van de vis, verdediging tegen de handel, hoge prijzen voor materialen, enz. Ze ontstonden, groeiden en bleven bestaan en smolten samen tot grote groeperingen om nog sterker te worden en nog meer macht te bezitten, ten voordele van de leden zelf.

Wat het belang hiervan is geweest, zal men gedurende de volgende weken lezen kunnen in het blad.

DE STERKE BEROEPSVERENIGINGEN IN ZWEDEN HEBBEN IN DE AFGELOPEN TWINTIG JAAR DE LEVENSTANDAARD VAN REDERS EN VISSERS BUITENGEWOON STERK VERHOOGD !

En er is geen spraak van afscheuring, op eigen benen beginnen, concurreren met een nieuwe beroepsvereniging voor kleinzielige redenen. De Zweedse reders en vissers weten waar hun belang ligt : aangesloten en één blijven, een sterke macht naar buiten vormen. Wanneer er moeilijkheden of geschillen oprijzen — en waar vindt men die niet waar mensen bijeen komen ? — dan worden ze in eigen schoot en midden opgelost.

* * *

Welk nut en voordeel heeft de scheuring, die door enkele eigenbelangers in de Belgische zeevisserij verwekt werd, voor U reders meegebracht ? De scheurmakers zelf hebben het nooit aangedurfd de balans van hun tweedracht op te maken. Aan het zeevisserijbedrijf heeft ze niets dan achteruitgang toegebracht. De toestanden die we nu kennen zijn grotendeels te wijten aan deze scheuring.

De visserij wordt misbruikt en misleid door een onbekwaam Departement dat zijn onhandigheid verbergt achter de verdeeldheid die ze dan nog zelf aanwakkert in plaats van samen te brengen om iets te kunnen opbouwen !

Dit is misschien brutaal gezegd, maar het is de harde waarheid en de harde les die we allen moeten trekken uit het schone voorbeeld van de eendrachtige Zweedse visserijnijverheid.

J. H. K.



Brief van Stierman Lèèze

Beste Menschen,

'k Slaan verleeden weeke mijn gazette open en wat zien 'k ? Van-deweeke weere 't zelfste. 'k Zeggen in mijn eigen : dat gaan 'k uitsnien en onthouden. En teegen Euphrasie : smijt gij maar je boek oover de ziekten in de stoeve en koopt een abonnement op de gazette, laat de dokteurs buuten en wordt hoenderd jaar met de gazette te leezen.

Och Heere, zei ze, de Stierman moet naar Beernem. 'k Zeggen, je ziet er neffenst, 'k hebben nog nooit zoveel verstand gehad gelijk nu, mijn teejoriejen (is dat juuste geschreeven ?) zijn uutgekomen, 't staat in de gazette. Wat staat er in, zei ze, dat ze de moordenaare gevoenden hebben ? 'k Zeggen : wien leest er nu van dieven en moordenaars alster andere interessante diengen gebeurd zijn ?

Wat voor een interessante diengen kunnen der anders gepasseerd zijn, zegt ze. 'k Zeggen : enwel die nieuwe oontdekkengen van de dokteurs bievoorbeeld. rra, zegt ze, en wat hebben de dokteurs gevoenden ? Ehwel, dat de menschen os ze iedere dag een goeje druppel drienken, lange leeven en gezoend bluuven. 'k hebben 't olsan gezeid dat druppels dat dadde gezoend is en goed voor de worms. Ten andere wat bewaaren ze allemaal niet op sterk waater ? Kersen en inderworms, 't eerste voor laater op 't eeten, 't andere voor te oeden en der op te leeren op de oogeschoole. Zwijgt maar, zegt ze, je hebt gij allesziens niet veele meer te leeren. 'k Zeggen : 't is niet van te leeren alleene, maar 't is van te doen en ook kiekt een keer naar mijn gesteldheid : noois niet ziek of te-weege. Ja 't, zegt ze, 't is maar juuste as je eenen te veele gepakt hebt dat je 's anderendaags zeer in jen hoofd hebt en moe zijt en wat weeten 'k allemaale. 'k Zeggen dat is teeken dat 't goeje en strafte meedesiene is dan kik pakken. Als je meedesiene krijgt van den dokter en je pakt der ook te veele van, kan je der ook niet goed van zijn, als ten minste goe en straf tuugsje is.

Kan je gij niettent anders, vroeg ze. 'k Zeggen ja 'k. 'k Leezen vandaage in de gazette nog eentwadede straffer. En daddis, zegt ze. 'k Zeggen dan der slimme dokteurs zien die uitgeoenden hebben dat waater drienken straf gevaarlijk is. Je kant daarvan de kanker krieggen.

't Is ollemaale gazettepraat zegt ze, voor de gazetten te vullen als ze van niettent anders kunnen schrijven. 'k Zeggen : wabliefje, hebben ze niettent voor oover te schrieven in de gazetten ? En 't staan alle daagen twee bladzieden in oover die moordenaare dan ze nog nie gevoenden hebben. Maar van dat waater gesproken, je moet er niet mee inzitten als ik een beetje late tuuskomen in 't vervolg : 'k gaan

geen waater meer drienken.

En met dat het geen weere was voor te gaan wandelen, zijn 'k een keer naar mijn hoofdkwartier gegaan voor te kieken hoe dat 't nog was met al mijn maats. Wien datter daar zaat, was de Langen, Stierman, zeiten, 't is goed dan 'k je zien, 'k moeten een woordetje spreken met je.

'k Zeggen in mijn eigen, nè, j'is daar weere voor geld te toppen. Je zit hij olsan op droog zaad en van olsten mijn ziet, isten daar voor te toppen. Maar van weere krieggen ister noois geen spraake. In 't begin ossen 'k hem kosten, gaaven 'k hem nu en tonne een keer een briefje van vijftig frang. 'k Wisten ton nog niet datten 't noois niet gieng weere geeven en daarbij 'k waaren tons nog joeng en niet getrouwd. Maar een keer dat je getrouwd zijt en drie kienders hebt, kan dat der niet meer zo goed van of en je moet hij hem kontent zijn met een briefje van twintigtieg of nog minder. 'k Kunnen ze zelve goed gebruiken.

Ehweel, zeiden 'k teegen de Langen, wat ligter op je leever. Je hebt mijn daar weere vaste gehebt verleeden weeke, zeiten, met dat verteliengsje van die worms. 'k Zeggen : en tonne, was 't mischien geen waar ? Bah jaa 't, zeiten, maar 'k kunnen niet verdraagen dat je gij geld verdient met een ander mensch zijn mieserie, je mag me wel voor een keer een beetje geld leenen, 'k zitten zoo plat of koekezesse en met dat geval van de Slakken, 'k zijn aal mijn krediet kwijt en 't is de schuld van joen artikel in de gazette. 'k Zeggen, allez, hier is een briefje van twintigtieg frang en laat mijn hoofd gerust. 't Is nogal de moeite, zeiten, vroeger gaaf je vijftigtieg frang, maar 't is nu al een geheele tied dat ik met twintigtieg frang moeten kontent zijn. 'k Zeggen, jaat, maar vroeger waaren 'k nog niet getrouwd en kosten 'k wel een keer een briefje van vijftigtieg frang missen, maar 'k zijn ik nu getrouwd en 'k zitten met een wijf en drie kienders. Dat maakt, zeiten, dat ik joen wijf en je kienders moeten oenderhoeden ?

Luustert, zeiten, 'k zitten zelve met een wijf en drie joengens, maar 't zijn meisjes en 'k zoen ze elk willen een olf mieljoen meegeven os ze trouwen. 'k Zeggen : je hebt gij het wel hooge op, en van waar gaat je gij aal dat geld haalen, gij die alsan platzak zijt. 'k Weetent 't zelve ook nielt, zeiten, 'k vraagen 't mien heele daagen of en 'k kunnen der zelfs niet van slaapen.

En daarmee is 't gedaan voor vandaage. 'k Zijn niet al te best in form geweest, maar dat komt omdat ik een spetter van de chie-neesche griep hebben, zegt Euphrasie, en ze moet dat geen twee keers meer zeggen teegenwoordig met die nieuwe remedie van de dok-

Opnieuw verloor de visserij een visser op zee

teurs dank in de gazette gelezen hebben en daarmee, 'k zijn naar

Met grote verslagenheid werd in de loop van vorige week, woensdag, het nieuws vernomen van het overboord vallen van Maurice Lievens uit de Veldstraat, Sas-Slijkens.

De jongen stond algemeen gekend om zijn joviaal en kameraadschappelijk karakter en kende in zijn omgeving niets dan vrienden.

Het slachtoffer telde slechts 27 jaar en vaarde sinds dertien jaar ter visserij.

Ja mijnheer, vertelde ons een wenende moeder, wij hebben nooit kunnen begrijpen hoe en waarom hij op zee wilde gaan. Niemand in de familie is ooit visser geweest ; niemand heeft hem er toe aangezet visser te worden en toch was er geen doen aan ; het zat hem precies lijk in het bloed ! Of wij al wilden of niet, het moest gebeuren, en ziet, het is zijn ongeuk geweest ! »

« In het begin had ik er altijd schrik van, maar als er dan zoveel jaren over gaan, peinst ge daar niet meer aan. »

« We hebben het nochtans aardig gevonden toen hij bij zijn laatste vertrek zegde : ge moet 's avonds eens luisteren tussen 11 en 12 uur, ge zult dan weten dat ik er nog bij ben. »

« Dat is de eerste maal van gans zijn leven dat hij vroeg, dat we zouden luisteren. Ik heb dit altijd aardig gevonden, en nu nog meer. Men zou bijna moeten peinen dat hij een voorgevoel had dat er iets ging gebeuren. Dat klappen ze uit mijn hoofd niet. »

« En nochtans wilde hij er toekomstige jaar eens speciaal het zine van pakken om naar de wereldtentoonstelling te gaan. Hij had zelf gezegd dat hij daartoe een zekere som geld had voorbehouden om eens alles te bezien en er eens het zine van te nemen. Je ziet, mijnheer, men mag nooit op voorhand plannen maken. »

« Ja, Maurice was graag bij de mensen, dronk met mate zijn pintje, zoals ieder visser graag een pintje pakt en 't was dan nog altijd van zijn drinkgeld. »

We vernamen ook nog dat Maurice ieder jaar de eerste bij de haring wilde zijn en daarvoor desnoods gelijk welke andere vaart liet steken. Ook nu was hij sinds een tweetal reizen op haringvangst met de O.305 « François Musin » van rederij Boels. Het is bij het

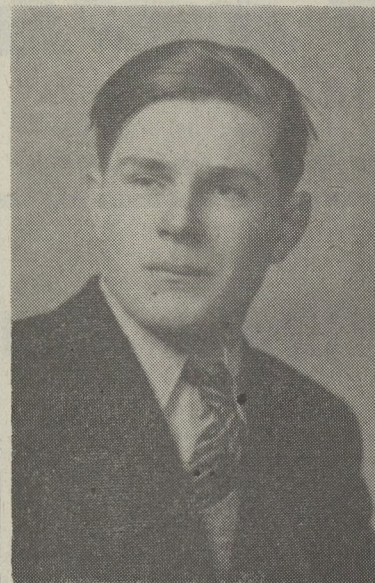
(Vervolg van vorige kolom)

d'apoteekerie waar dat ze druppels verkoopen maar waarvoor dat je geen dieploom moet hebben om ze te schienken of een resept van de dokter voor ze te kunnen krijgen.

En 'k gaan nog eenen pakken op julder gezoendheid ook omdat je giender ook niet ziek zou worden en lange leeven.

Stierman Lèèze.

uitzetten van de kor dat het ongeluk gebeurde en het slachtoffer



over boord ging en waarschijnlijk eerst gekwetst werd. Het was trouwens het eerste wat de familieleden zegden : « Onze jongen moet ergens een slag gekregen hebben, anders is het niet mogelijk, want hij was een goed zwemmer ! ». Er werd inderdaad lange tijd tevergeefs op de plaats van het ongeval rondgevaaren en niets werd van het slachtoffer nog gezien, zodat deze veronderstelling wel de juiste zal zijn. De jonge man woonde bij zijn ouders in en was ongehuwd. Al zijn bekenden zullen een beste herinnering aan hem behouden.

Aan de familie biedt Het Nieuwsblad van de Kust, in naam van zijn lezers en in zijn persoonlijke naam, haar blijken van innige deelneming aan.

VISHANDELAAR OVERLEDEN

Verleden week overleed te Knokke in de Kliniek « Ter Linden » de bekende viskoper Marcel Pieters, wonende Parkstraat te Heist in de ouderdom van 50 jaar. Samen met zijn schoonzoon de heer Daniël Van Rijckegem, bedreef hij een bloeiende vishandel en was alom geprezen om zijn werklust. Een kortstondige ziekte velde hem echter neer. Hij werd zaterdag 11. om 10 uur te Heist ten grave gedragen in tegenwoordigheid van talrijke vrienden en vishandelaars uit Zeebrugge. Langs deze weg bieden wij onze innige deelneming aan, aan zijn beproefde weduwe en aan de heer en mevrouw Daniël Van Ryckegem.

V.B.Z.-KALENDER

Zaterdag 24 augustus :

**V. B. Z.-ZITDAG
TE NIEUWPOORT**

Woensdag 18 september :
Donderdag 19 september :

BEZOEK A. DOHRN

ZITDAG te Zeebrugge van de heer Vandenberghe : elke donderdag van 16,30 tot 17,30 uur.



MEN HOEFT VEEL
LOGENS OM EEN LOGEN
TE BEWIMPELEN

(Vondel)

**TEWATERLATING
VAN CARGO
TE OOSTENDE**

Op de scheepswerven Beliard, Crignton en Co te Oostende, werd een nieuwe cargo gebouwd, voor rekening van de rederij «Navibel» uit Antwerpen. De nieuwe boot zal zaterdag 31 augustus om 12 u. tewatergelaten worden in het Zwaaidok te Oostende. Als meter van het schip zal mevr. Jean Tubbax fungeren.

**DE LANDBOUW- EN
VISSERIJCOMMISSIE
VAN DE RAAD
VAN EUROPA
TE OOSTENDE**

Op maandag 7 oktober zal de Landbouw- en Visserijcommissie van de Raad van Europa, bestaande uit 18 leden van verschillende landen van Europa te Oostende vergaderen. Van deze raad maakt volksvertegenwoordiger De Kinder deel uit.

De vergadering zal gehouden worden 's morgens aan boord van een maalboot, wat een zeer origineel idee is, onze Oostende-Dover lijn ten goede komend.

Achteraf wordt een bezoek gebracht aan verschillende visserijinstellingen en wordt op de maalboot een lunch aangeboden.

**Met het V.B.Z. naar
het Zwarte Woud**

Op veelvuldig verzoek wordt in de loop der maand september en wel van zaterdag 7 tot en met woensdag 11 een nieuwe autobus ingelegd naar het Zwarte Woud met hetzelfde programma als voor de eerste drie reizen.

We kunnen de afreis van deze car enkel verzekeren zo minstens dertig personen ingeschreven zijn. Tot nu toe zijn er reeds een tiental liefhebbers. Verder dient, in verband met de hotelreservatie, de inschrijving gesloten op maandag 19 augustus. Vrienden en kennissen zijn eveneens welkom.

U kunt zich nu reeds opgeven — zonder verplichting — op het sekretariaat : Verbond der Belgische Zeevisserij, Vismijn, Haringhale, Oostende, telefoon : 73503, waar verdere inlichtingen eveneens te bekomen zijn.

DE BERGINGSWERKEN IN ZEE

De bergingswerken die door de firma Ackermans en Van Haeren uit Antwerpen in opdracht van de Belgische Staat vanuit Zeebrugge zullen geleid worden, gaan thans hun gang.

Er wordt dagelijks vanuit Zeebrugge uitgevaren naar de twee eerste wrakken die zullen geborgen worden, n.l. de «Putten» en het «Wrak X», beiden gelegen vóór Oostende. Alles hangt echter af van de natuurelementen, de zichtbaarheid onder water die voor het ogenblik zeer miniem is, de lopende stromingen enz., allerlei factoren die van het ingeschakelde mensenpotentieel i.z. de duikers, een maximum rendement verlangen. Gezien de enorme verantwoordelijkheid van dergelijk bergingswerk in volle zee, moet met grote voorzichtigheid en nauwgezetheid worden tewerk gegaan. Van dit voorbereidend werk

hangt trouwens de verdere goede uitslag van dit titanenwerk af.

Het is niet uitgesloten dat sommige van deze wrakken, in hun geheel zullen kunnen aan de oppervlakte worden gebracht, gezien er geen lading in de ruimen steekt. Bij dit voorbereidend werk zijn zowel Britse als Franse en één Belgische duiker betrokken.

Na het bergen van deze twee eerste wrakken zullen ze met behulp van het grootste vlottend dok van Europa n.l. de «Herakles», die langs de havendam ligt gemeerd, aan de wal worden gezet tussen de Zeebrugse vaargeul en het Sas van Heist. Pas nadien zal een aanvang gemaakt worden met het voorbereidend werk tot het bergen van het Amerikaans Libertyschip «Empire Blessing», het bekende bommenschip dus, dat vóór Knokke ligt zonken.

**Dhr Dumon weldra
Direkteur
der vismijn
te Oostende**

Men weet te melden dat de heer Dumon, eerste kandidaat voor de betrekking van direktieur der vismijn te Oostende, voor het schepkollege een eksamen heeft moeten afleggen teneinde die betrekking te kunnen vervullen. De ondervraging liep over... handelsrecht, zeevaartrecht en andere gelijkaardige vakken. Met klank heeft dhr Dumon dit eksamen doorstaan, vermits hij 95% der punten behaald heeft.

Maar waarom dit eksamen afnemen vermits noch handelsrecht, noch zeevaartrecht de nieuwe direktieur voor de weinige jaren dat hij nog die plaats zal bekleden, ooit zal van pas komen. De heer Dumon is een flinke administratieve kracht en zal aldus op administratief gebied wel de vissershaven kunnen leiden. Maar waarom heeft men de kandidaat geen eksamen afgenomen over meer praktische vakken die WEL in het kader passen van het ambt dat hij zal betrekken. Bijvoorbeeld het verschil vragen tussen twee vissoorten, hoe men kwaliteit van vis kan onderscheiden en welke middelen er kunnen aangewend om de vismijn zuiver te houden, het onderscheid tussen voormast en de achtermast van een schip, enz...

De indruk is bij vele mensen gevestigd dat het schepkollege zeer gewichtig heeft willen doen om zijn kandidaat er door te krijgen en niemand anders !

**EEN VRIJDAG
ZONDER VIS**

Vrijdag 16 augustus, daags na de feestdag, was er in verscheidene viswinkels van het land GEEN vis te bekomen, door het feit dat de vorige dag een feestdag geweest was. Het is niet de eerste maal dat dit geschiedt. Inderdaad, telkens er een feestdag op een donderdag valt, achten het de viswinkels niet de moeite de volgende dag vis te verkopen. Ook zijn er talrijke leurers die op die dagen hun gewone ronde niet doen.

De mensen die dan op vrijdag vis willen eten, kunnen er geen bekomen en we hebben reeds met verscheidene mensen gesproken die hierover hun beklag deden.

Natuurlijk is de verkoop van de vrijdagvoormiddag niet zo groot als die van de donderdag. Maar, met een weinig inspanning en vooral : aankondiging aan hun cliënteel, zou de vishandelaar er toch in slagen een zekere hoeveelheid vis te ver-

**Bevordering in het
Ministerie van
Landbouw**

Bij Koninklijk Besluit van 2 augustus 1957 werd de heer Michielssen, secretaris van administratie bij de zeevisserijdienst te Oostende, bevorderd tot de graad van adjunct-adviseur.

Onze beste gelukwensen bij deze verdiende benoeming, die ons bedrijf zeker zal ten goede komen.

**HOOGWATER
OOSTENDE**

23 vrij	11.09	45	05.15	9
	23.37	48	17.52	7
24 za			06.10	7
	12.00	48	18.46	3
25 zo	00.27	51	06.58	5
	12.44	51	19.35	0
26 ma	01.13	53	07.44	3
	13.27	53	20.22	-1
27 di	01.58	54	08.31	3
	14.11	54	21.09	-1
28 wo	02.43	54	09.17	3
	14.56	54	21.56	0
29 do	03.28	53	10.03	4
	15.41	53	22.42	2

kopen op de volgende dag na een feestdag.

Er zijn vishandelaars die het vertikken om op een voormiddag een paar honderd frank te verdienen en dan liefst niets doen of ook in verloff gaan. Natuurlijk mag men het ons dan niet kwalijk nemen als we denken dat er vishandelaars zijn die gedurende de andere weken van het jaar meer dan voldoende verdienen om ook eens te kunnen sluiten. Ik heb het nog nooit geweten dat onze beenhouwer, zelfs op zondagvoormiddag of op feestdagen sluit. Maar die mens moet hard werken om er te komen, er zijn immers te veel beenhouwers in onze straat. Maar een vishandelaar, die gedurende gans het jaar slechts een paar dagen per week werkt, kan het zich permitteren nog gedurende enkele weken verlof te nemen.

REDERS,

**Teruggaven op ALLE aankopen
Koopt al Uw benodigdheden bij
Zorgt voor Uw profijt !**

S. C. A. P.

27, H. BAELSKAAI, OOSTENDE

Tel. 729.51

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

DESOMER Maurice, stuurman aan boord van de Z.529, is uitgegleden in het visruim en op de rechterknie gevallen. Hierdoor is hij een 14-tal dagen werkonbekwaam.

DURIE Roger, schipper van de O.165, is gestoken door een staaldraad in de linkerhand, terwijl hij een kabel splitste.

Terwijl VANHOECKE Marcel, schipper-reder van de O.206, behulpzaam was bij het inhalen van de korre prikte hij zich in de rechterringvinger.

DESOMER Julien, motorist aan boord van de O.616, werd het slachtoffer van een aanrijding, toen hij op weg naar zijn vaartuig was om zee te kiezen.

VERSCHELDE Henri, reder van en schipper op de O.614, is uitgegleden op dek. Hierbij bezeerde hij zich aan de elleboog doch kon het werk voortzetten.

CALCOEN Henri, schipper op de O.171, is van de brug gevallen terwijl hij een kabel overnam van de «Westhinder». Het slachtoffer is een drietal weken werkonbekwaam ingevolge een zware heupverwonding.

ACKEN Pierre, schipper aan boord van de O.31, is uitgegleden op dek en met de borstkas op de kop van de winch gevallen.

Nieuwpoorts visser over boord gevallen

DOOR BEMANNINGSLEDEN GERED

De 40-jarige motorist Camiel Legein, van de N.106 heeft tijdens zijn laatste reis een hachelijk avontuur beleefd, dat dank zij het snel ingrijpen van de overige bemanningsleden geen dodelijk gevolg had. Het garnaalvaartuig N.106 «Zee-manshoop» was, onder bevel van schipper August Legein op garnaalvangst toen ten gevolge van een onverwachte en hevige beweging van het schip de motorist Camiel Legein, broeder van de schipper, over boord viel.

De motorist was op dit ogenblik op het achterschip aan het werk en er stond een vrij woelige zee. De schipper die het ongeluk zag gebeuren van in de stuurhut, schakelde onmiddellijk de schroef uit en riep de matrozen om de reddingsbopi gereed te houden. Inmiddels was August Legein naar de verschansing gelopen ter hoogte waar zijn broeder in de golven verdwenen was. Na herhaalde pogingen om de drenkeling te grijpen, slaagde hij er in de motorist bij de haren te grijpen, doch gezien deze kort geknipt waren ontglipte deze opnieuw. Camiel Legein kon echter het korre touw grijpen. De schipper die zulks zag, trok samen met de bemanning de koord binnen en kon aldus de drenkeling aan boord krijgen. Het vaartuig wond onmiddellijk de netten in en keerde naar de thuishaven terug.

Camiel Legein was zeer onder de indruk van het gebeurde, doch had geen noemenswaardig letsel opgelopen. — N.

NIEUWPOORT

ZWERTVAEGHER Achiel, schipper op de N.776, is bij het tewaterlaten van de korre uitgegleden en op de winch gevallen ;

PUYSTIENS Fernand, matroos aan boord van de N.776, is bij het aan boord gaan uitgegleden. Hierbij bezeerde hij zich aan de linkerelleboog.

ZEEBRUGGE

JUREWITZ Henri, motorist aan boord van de Z.422, kreeg een prik van een staaldraad in de linkerhand Naderhand verzwoor de wonde waardoor hij tijdelijk werkonbekwaam is.

VERKEMPINCK Louis, matroos aan boord van de Z.425 «Research» prikte zich in de linkerduim terwijl hij werkzaam was aan boord van het schip ;

Tijdens de reddingswerken van de Z.330 liep ACKX Germain, motorist, kneuzingen op over gans het lichaam ;

VANDERVEEN Marcel, scheepjongen aan boord van de Z.171 «Zee-ster», geraakte met de linkerhand gekneld tussen de verschansing en het loodzeel. Ingevolge de opgelopen kneuzingen is het slachtoffer een tiental dagen werkonbekwaam.

DESMIDT Leopold, schipper-reder van de Z.443, stootte met de knie tegen tafel terwijl hij werkzaam was in de radiokamer.

EEN MENSENLEVEN IS KOSTBAAR

ELLIOT-VLOTTEN EEN GROTE VERBETERING VOOR REDDING VAN VISSERS OP ZEE

Goedkoper dan reddingboten

Zoals wij in ons nummer van 9 dezer konden mededelen is dhr Ch. Blondé de eerste vastelander, welke een diploma bekam voor de behandeling van de gekende Elliot-vlotten.

Deze vlotten welke zeer gemakkelijk kunnen te water gelaten worden bij zwaar weder, blazen zichzelf op in nauwelijks 14 seconden tijd. Zij bieden dus een veel zekerder redding voor de bemanning. Hoe dikwijls is het reeds niet voorgekomen dat mensenlevens verloren gingen doordat de reddingboot op het kritieke moment niet in orde was ?

Ook dient opgemerkt dat de rubberen reddingvlotten, welke ingepakt en klaar om gebruikt te worden geleverd zijn, niet duurder komen dan een gewone reddingboot. Het ware dan ook misplaatste zuinigheid tegen deze onkost op te zien, te meer dat de meesten onzer reders zoons of familieleden aan boord hebben. Niet te verwonderen dat in het buitenland, o.a. in Engeland en Amerika, de meeste schepen dergelijke vlotten reeds aan boord hebben. Het is dan ook een sociale plicht te zorgen voor de veiligheid van de bemanning, te meer dat nu de wintermaanden opnieuw in het vooruitzicht zijn met het daarmede gepaard gaande zware weder.

Voor ieder type van schip zijn vlotten voorhanden, wij vermelden slechts, met vermelding van prijs :

«Drifter»	12 man	37.600 fr.
«Trawler»	10 man	33.900 fr.
«Yawl»	8 man	31.800 fr.
«Cutter»	6 man	29.300 fr.
«Seiner»	4 man	24.600 fr.

ZIJN ER LIEVE VRIENDJES TE ZEEBRUGGE ?

Woensdag 14 augustus was de Z.290 de eerste aan de verkoopbeurt. Toen de verkoop moest beginnen, te 8 uur, was de vangst nog niet volledig gewogen, er diende hoogstens een tiental minuten gewacht vooraleer met de verkoop zou begonnen worden. De toezichter der vismijn te Zeebrugge weigerde echter te wachten en liet de verkoop van de vangst beginnen, zodat viswegers en bemanning tussen kopers en visafslagers moesten doorlopen om de laatste bennen kl zetraate

klaar te zetten. Dat de omstanders hiermede niet instemden, hoeft niet gezegd.

Naar de reder ons mededeelde, was dit niet de eerste maal dat zulks gebeurde. De eerste maal dat de Z.290 te Zeebrugge verkocht, moesten nog twee bennen gewogen

worden toen dit vaartuig aan de verkoopbeurt kwam. De toezichter besliste dat de vangst van de Z.290 als allerlaatste zou verkocht worden. Anderzijds zou men voor andere vaartuigen gemakkelijk een half uurtje wachten vooraleer de verkoop van dit vaartuig te beginnen.

Verscheidene reders te Zeebrugge zouden reeds ontevreden zijn over de twee maten en twee gewichten die voor de verkoop van vangsten zouden toegepast worden. En dan ziet het er naar uit alsof men in de vismijn te Zeebrugge maar liefst heeft dat sommige schepen te Oostende verkopen.

Tot daar de mededeling die wij ontvingen.

Natuurlijk is het niet altijd gemakkelijk het verkoopreglement tot in zijn nauwste gemetingen toe te passen. Maar — zo het waar is dat men voor de ene wat meer toegeeflijker is dan voor de andere — men moet op allen even streng of even toegeeflijk zijn. Het kan gebeuren dat de reder, door geval van heikracht, niet precies op tijd klaar kan komen met zijn vangst. Waarom dan niet een paar minuten geduld uitgeoefend ? Is het daarentegen kwade wil, maar welke reder zal de verkoop tegenhouden als hij een goede beurt heeft, dan moet natuurlijk het reglement in zijn volle strengheid toegepast worden.

STORMSCHADE

Tijdens een geweldige storm op zee leed de Z.445 van schipper Albert Verbeke erge stormschade. Toen een zware zee over het achterschip rolde, werd de reddingsboot uit zijn stoel geslagen en verdween overboord. Opzoekingen werden nog gemaakt naar de verdwenen reddingboot doch men kon geen spoor vinden van deze. — Z.

SCHADEGEVALLLEN ROER VERLOREN

Toen de Z.461 van schipper-eigenaar Emiel Serie ter garnaalvangst was op enkele mijlen buiten de kust, werd bij het stoten op een onbekend onder water zittend voorwerp het roer verloren. Op eigen kracht kon het vaartuig gelukkig nog de thuishaven bereiken. — Z.

SCHADE AAN SCHROEF

Toen de Z.528 schipper Leo Serreyn op de kuisbank gemeerd lag, teneinde een herstelling te ondergaan, stelde de schipper vast, dat de schroef beschadigd was, waarschijnlijk door het stoten op een onbekend onder water zittend voorwerp. — Z.

ROERDEFECT

De Z.251 toebehorende aan de h. P. Vlietinck, moest heden donderdag met roerdefect naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden.

SCHADEN

De O.278 van de rederij Gonzales moest met defekte dynamo de haven van Oostende aandoen, na in Engeland vruchteloos hersteld te hebben.

De Z.409 van Leopold Couwyzer heeft de haven van Zeebrugge aangedaan met gebroken kamwiel van de keerkoppeling.

TEGEN VOORWERP GESTOTEN

Toen de Z.777 schipper-eigenaar Victor Van Torre ter visvangst was en men voor de korre lag, werd men al op eens een harde slag gewaar op het achterschip. Naar alle waarschijnlijkheid is het vaartuig op een onbekend onder water stekend voorwerp gestoten. Op halve kracht kon te Zeebrugge aangelegd worden. Het vaartuig werd gemeerd op de kuisbank, alwaar men bij laag water vaststelde, dat een blad van de schroef geslagen was. — Z.

BREIDELS IN SCHROEF

De Z.473 van schipper-eigenaar Francois De Voogt was ter garnaalvangst toen bij het achteruitslaan de breidels in de schroef terecht kwamen. Men poogde het schroef te bevrijden, doch hierin gelukte men niet. Men was verplicht de hulp in te roepen van de Z.472 schipper Maurice Cardon die in de nabijheid viste en die het vaartuig behouden opsleepte naar Zeebrugge. Het schip werd gemeerd op de kuisbank, alwaar bij laag water de schroef kon bevrijd worden. — Z.

MOTOR VAN VLIEGTUIG OPGEVIST

De O.327 van Gonsaels Emiel heeft de haven van Oostende aangedaan met de motor van een vliegtuig welke hij opgevist heeft. Het vaartuig heeft daardoor schade aan de reling opgelopen.

In verband met het tekort aan varende personeel Dient een kadettenkorps opgericht ?

Dat er niet alleen in de zeevisserij, maar ook in de koopvaardij en zelfs in de zeemacht een groot gebrek aan scheepspersoneel heerst, is aanleiding geweest tot ernstige bezorgdheid van alle personen welke aan de leiding staan van deze afdelingen van onze maritieme bedrijvigheid.

De Heer V. C. R. Moerenhout, de zeer aktieve leraar aan de hogere zeevaartschool te Antwerpen, heeft zich ernstig met dit vraagstuk bezig gehouden en zoekt een uitweg op een manier die van de gewone middelen afwijkt, omdat deze laatste, door de huidige omstandigheden, hebben aangetoond niet meer voldoende doelmatig te zijn.

Het ontwerp «KADETTEN-KORPS» werd onlangs (op 25 juni) in een voordracht op het Provinciaal Veiligheidsinstituut te Antwerpen, door dhr Moerenhout uiteengezet. Uit deze voordracht, waar talrijke vooraanstaanden uit de maritieme wereld aanwezig waren, halen we de voornaamste gedachten.

Wat verstaat men door kadettenkorps ?

De officiële benaming van de instelling : **MARITIEM VOOROPLEIDINGSINSTITUUT**, zegt heel wat meer. Het is de bedoeling een school op te richten voor jongens te beginnen van 12 jaar, school die volledig op de zeeloopbaan zou gericht zijn en twee leergangen van elk drie jaar zou omvatten. De bedoeling is enkel een opleiding te geven ter voorbereiding van de scheepvaart, zowel koopvaardij, zeemacht en visserij. De jongens die, na hun lagere school, zin krijgen naar zee te gaan, zouden aldus onmiddellijk gelegenheid krijgen zich rechtstreeks voor te bereiden tot de zeevaart, zonder eerst middelbare of vakschool te moeten volgen. Deze laatste scholen richten niet in het minst naar de zee en het gevaar bestaat dat aldus veel toekomstige zeelieden verloren gaan.

In de koopvaardij heeft men tekort aan jonge officieren, eveneens in de technische diensten van de scheepvaartmaatschappijen en de scheepsbouwwerven. Ook de zeemacht en vooral de zeevisserij hebben hiermede af te rekenen. Zo de toestand niet verandert zou dit een ramp betekenen voor deze drie maritieme takken en tevens een weerklank vinden op het economisch leven van ons land.

Spreker stelt bovendien vast dat, moest men alle zeelieden die thans werk hebben aan land, opnieuw kunnen aanmonsteren, er geen gebrek aan personeel zou bestaan. Maar intussen kent men toestanden in de scheepvaart die niet houdbaar zijn. Gebreveteerden ter

kustvaart worden ingeschakeld als officieren ter lange omvaart, talrijke vreemde stuurlieden komen het tekort aan Belgisch personeel aanvullen. Het is nog erger wat de werktuigkundigen betreft, op schepen waar normaal vier officieren werktuigkundigen moeten zijn, is er slechts één gebreveteerde, terwijl als tweede, derde en vierde machinist, assistent-werktuigkundigen varen die soms wel een goede ervaring hebben.

Ook op vreemde krachten moet men niet te veel rekenen, want in Engeland en in Nederland, die nochtans zeevaartnaties zijn bij uitstek, kent men eenzelfde gebrek, hoewel niet om dezelfde redenen als bij ons.

Wat is de oorzaak van dit tekort en hoe hieraan verholpen ?

De talrijke sociale voordelen die geschonken worden bij een betrekking aan land, het feit dat de zee-man weinig familiaal leven heeft, lage lonen voor de beginnelingen, gebrekkige pensioenregeling (als men voor de koopvaardij klaagt, hoeveel redenen te meer zijn er dan niet om over het «pensioen» voor de zeevisserij te klagen !).

Wat ook de doorslag geeft om het jong personeel weg te halen is het feit dat iemand die gevaren heeft boven de 40 à 45 jaar weinig kans heeft nog een betrekking aan land te krijgen, zelfs wanneer hij daartoe gedwongen wordt door bijvoorbeeld : arbeidsongeval of onvoldoende gezichtsscherpte. De werktuigkundigen hebben daarbij nog weerstand te bieden aan talrijke aanlokkelijke aanbiedingen van de wal.

Men klaagt verder over het onvoldoende stelsel van opleiding en het gebrek aan maritieme geest bij de jeugd. Om aan deze twee gebreken te verhelpen zou het nodig zijn de toekomstige zeelieden jonger aan te werven en een voorbereidende school op te richten.

De redenen van personeelschaarste kunnen in twee categorieën ondergebracht worden :

- waarom voelt de jeugd zich minder aangetrokken tot de zee ?
- waarom verlaten zoveel jongere zeelieden de zee ?

De hoofdreden hiervoor is : **HET GEBREK AAN MARITIEME GEEST ONDER ALLE VORMEN.**

Ouders raden hun kinderen af naar zee te gaan. De meeste Belgen weten absoluut niets af van de zee en de zeevaart. Er wordt in de scholen weinig aandacht gegeven aan onze rijke zeevaartgeschiedenis, aan onze zeehelden. De mo-

derne tijd zelf : haven en stad zijn ver van elkaar gescheiden zodat de jongen, die reeds overbelast is door de lessen op school, praktisch geen contact meer krijgt met haven en schepen.

Allerlei voordelen

Door het kadettenkorps zal men in de eerste plaats veel meer jongens kunnen bestrijken, dus niet alleen meer de leerlingen van de middelbare scholen, maar alle leerlingen van alle scholen van het land. Meer leerlingen zullen in staat gesteld worden de zeevaart-carrière te kiezen en een degelijke opleiding bekomen om later volmaakt zeeman te worden.

Tenslotte zullen alle kandidaten, geplaatst worden naargelang hun aard en bekwaamheid : in de koopvaardij, zeemacht of zeevisserij.

Het is ons onmogelijk in deze lijnen de gehele gedachtegang van dhr Moerenhout weer te geven. We hebben gepoogd het voornaamste weer te geven opdat onze lezers een idee zouden hebben van wat door de oprichting van het kadettenkorps bedoeld wordt en dat ze later, wanneer het Kadettenkorps eens tot stand is gekomen, weten wat deze vooropleiding betekent voor de voorziening van geschoold en bekwaam personeel voor koopvaardij, zeemacht en zeevisserij.

Of de zeevisserij er veel baat zal bij hebben, is een andere kwestie. De visserij scholen hebben een taak — en oefenen die sinds jaren reeds uit — welke het kadettenkorps thans ook zal overnemen. Visserij scholen recrutereren echter de visserijmiddelen en langs de kust. Het kadettenkorps, met medewerking en steun van het comité voor zeevaartpropaganda, rekruteert over gans het land en er zullen steeds leerlingen zijn die zich beter kunnen aanpassen aan de zeevisserij dan aan de koopvaardij. Moest men er maar één visser per jaar bij winnen, dan nog ware deze ene visser zuivere winst voor onze vloot. Maar er zullen er wel meer kunnen komen, zo de zeevisserij zelf voldoende aandacht besteedt aan het Kadettenkorps en niet de bus mist ten voordele van zee-macht, kustvaart, enz...

Inhuldiging met vertraging

De nieuwe garnaalmijn aan het Montgommerydok moest reeds op 1 juli ingehuldigd geweest zijn.

Tengevolge van de staking in het bouwbedrijf, werd deze «plechtigheid» uitgesteld tot een latere datum. Deze latere datum was dan eindelijk 17 augustus. En er zou een groot feest gegeven worden ter gelegenheid van deze plechtigheid.

Niet een feest voor de visserij, de nieuwe garnaalmijn komt er immers niet om de visserij een dienst te bewijzen, maar voor het visserskwartier. En zeer waarschijnlijk omdat «men» de vissers niet nodig had en wist hoe de visserij gesteld staat tegenover het stadsbesuur, dat toch nooit iets doet voor dit bedrijf, had men geen beroep gedaan op de kustvisserij.

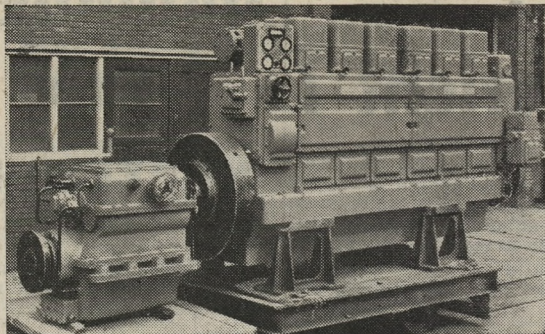
Voor een Neptunusfeest, ten bate van de zeevisserij dat zeer zou gepast hebben in het kader van deze opening, is er geen geld. Wel voor een kaffeefeest, zonder visserij — waarvan geen mens op de hoogte is wat er zoal zal gebeuren — maar met het oog op de kiespropaganda (vissers mogen toch niet stemmen) en om te verdoezelen dat vijf miljoen voor een nuttelooos gebouw wel kan gevonden worden, maar geen cent om van het Montgommerydok een dok te maken dat door de vissers kan gebruikt worden.

Toen men de elektrische klok, waarmede voortaan zou afgemijnd worden, wilde in beweging zetten, volstond het niet op de knop te duwen, of eens tegen het bord te stampen : er zat geen elektriciteit op om de eenvoudige reden dat men vergeten had de leiding aan te brengen. En terwijl men aan het zoeken was naar de leiding stelde men vast dat er evenmin een waterleiding was.

En daarmede waren de grrrootse vissersfeesten voor de kaffees aan de kaai afgelast en uitgesteld tot latere datum. Zodat de ringsteking — de kiesmeting voorlopig door de afwezige elektriciteit in het water (dat er ook niet is) gebliksemd werd.

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGHTON & Co



KROMHOUT F-240

kent een groot sukses 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 en UK.222.

4-cylinder motoren in de UK.34, UK.244, UK.31, UK.103, UK.35, HD.12, WR.67, KW.12, KW.79, TW.37, TX.38, UK.7, UK.66.

6-cylinder motoren in de KW.70 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)

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

Visaanvoer en makreelaanvoer stegen deze week; er werd evenwel minder haring en minder kreeft binnengebracht terwijl de aanvoer van tong ongeveer gelijk bleef. De kwaliteit van de haring was deze week veel beter zodat de bekomen prijs hoger lag, en de visserij renderend kon bedreven worden. Voor de andere vissoorten werden deze week over het algemeen goede prijzen betaald, vooral voor kabeljauw (zowel IJslandse als Witte kabeljauw), tarbot, tong en platvis. Daarentegen bleef schelvis, vooral IJslandse, de ganse week goedkoop. Makreel was ook weer zeer goedkoop, evenals kleine vis. Weinig omvangrijke vangsten van het Kanaal. Een wonderbare visvangst van de Witte Bank met meer dan 6.000 kgr tong waarvoor een zeer goede prijs werd betaald. Voor enkele ja-

ren was dit heel gewoon, nu zijn deze vangsten heel buitengewoon. In totaal verkochten 41 schepen hun vangst. De aanvoer bedroeg 10.875 bennen vis, 16.673 kg tong, 37.182 kg kreeftjes, 63.310 makreel en 177.200 kg haring. Acht IJslanders, waarvan één met enkel kreeftjes, verkochten hun vangst die in totaal 6.850 bennen vis en 20.900 kg kreeft opleverden. Eerder geringe vangsten voor de meeste schepen. Alleen kabeljauw is werkelijk duur, de rest van de soorten is matig of goedkoop. Drie vangsten van de Noordzee voeren 1.118 bennen vis en 3.760 kgr makreel aan. Tamelijk omvangrijke vangsten en goede prijzen.

Elf kanaalschepen verkochten 1.774 bennen vis en 6.732 kg tong. Stijgende prijs voor rogsoorten de laatste twee marktdagen. Slechts twee Witte Bankers, de eerste met zeer kleine, de andere met omvangrijke vangst. Tamelijk vaste tongenmarkt met lichte stijging van eerste naar laatste dag. Een oostvangst met 100 bennen vis en 800 kg tong. Vier West schepen voorzien de markt van 193 bennen vis en 1.029 kg tong. Kleine vangsten en dito opbrengsten. Zes kreeftenputters voeren 345 bennen vis en 16.282 kg kreeft en 46 kg tong aan. Dalende prijs voor kreeftjes.

Drie haringvaarders van de Smalls verkochten 196 bennen vis en 105.450 kg haring van goede kwaliteit. Stijgende prijzen. Drie haringvangsten van de Fladden brachten 196 bennen vis, 71.750 kg haring en 59.550 kg makreel op de markt.

Zaterdag 17 augustus

FLADEN

Haring
O.318 7 418 19.250 122.696

KANAAL

Tongen
O.82 14 117 889 90.120

Kreeften
Z.421 12 90 2360 74.750

WITTE BANK

Tongen
O.109 13 63 1011 62.155

KREEFTENPUT

Kreeften
O.191 12 45 5800 62.280

O.312 12 64 3191 64.625

O.87 12 71 2701 57.585

Z.549 11 54 1290 50.145

Redelijke aanvoer. Tongen zijn duur. Kreeftjes zijn eerder goedkoop. Haring bekomt een betere prijs dan in de afgelopen week.

Maandag 19 augustus

SMALLS

Haring
O.89 10 121 42.950 147.569

NOORDZEE

Makreel
O.265 18 188 760 56.225

KANAAL

Tongen
O.204 15 142 1294 124.555

FLADEN

Makreel
O.284 8 45 28.650 84.050

WEST

Tongen
O.196 6 38 37 22.210

Z.291 10 85 592 61.365

Zeer geringe aanvoer. Tongen goedkoper dan zaterdag. Ook haring is terug lichtjes gezakt, makreel is spotgoedkoop. Redelijke prijzen voor de meeste soorten.

Dinsdag 20 augustus

IJSLAND

Kreeften

O.86 20 1100 1500 257.121

O.269 18 900 1500 257.312

O.285 18 1000 5000 320.738

O.228 18 500 3600 197.296

O.297 18 2000 — 569.470

O.296 — — 2400 39.820

	17-8-1957	19-8-1957	20-8-1957	21-8-1957	22-8-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	48,—62,80	47,40-56,80	44,80-58,40	45,50-63,40	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	54,20-59,40	52,40-57,20	56,80-58,—	55,—66,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	54,20-57,30	51,40-53,80	54,—54,50	56,—65,40	.....
Voor-kleine — Petite	53,20-54,—	47,40-50,—	47,80-48,60	50,20-61,30	.....
Kleine tongen — Toute petite	41,40-46,—	39,—	43,—43,60	43,50-45,—	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	37,60-51,—	35,50-43,50	39,—	41,50-53,60	.....
Middel — Moyenne	28,—41,50	27,40-29,—	.....	28,—45,—	.....
Kleine — Petit	18,—22,—	21,50	15,50	15,50-29,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	13,60	19,—	13,60-17,40	11,40-14,30
Grote iek — Grosse	.....	13,50	15,—	11,60-19,—	.....
Kleine iek — Petite	.....	12,40	17,—	11,60-18,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	3,20	11,—	14,60	10,—17,80	.....
Platjes — Toute petite	1,30- 2,60	3,40- 6,60	5,—	5,60- 8,40	7,80- 9,10
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	10,80	8,— 9,80	.....
Middel — Moyen	.....	6,—	5,40- 7,80	6,60- 7,—	.....
Kleine — Petite	3,40- 5,20	2,80- 6,60	1,60- 3,60	2,40- 5,20	.....
Heek, grote — Merlu, gros	18,—	24,20	18,—	18,—20,50	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	8,—16,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	2,40- 3,60	.....
Rog — Raie	2,20- 7,—	4,60-10,50	14,40	8,—19,60	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	1,60	.....	.....	1,60- 2,50	.....
Kabeljauw — Cabillaud	18,—20,—	15,20-19,—	15,—21,60	13,80-21,40	14,70-17,—
Gullen — Petit cabillaud	3,— 3,60	3,20- 9,—	3,—13,40	3,40-15,—	2,60
Hozemondhamme — Baudroie	21,50	18,—23,50	23,—25,—	23,—28,50	.....
Wijting — Merlan	1,60- 2,80	2,60- 4,30	3,— 3,20	1,50- 4,—	2,80- 3,—
Schar — Limande	2,80	.....	.....	3,— 8,80	7,50- 9,60
Steenschol — Sole limande	6,80	10,—14,—	4,60-13,40	4,—15,80	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,60	.....	6,—	2,80- 3,10
Hondshaai — Roussette	3,70	5,50- 6,80	5,60	6,20- 8,20	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	2,80- 3,20	2,— 2,60	3,80	3,40- 4,40	2,40
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	4,20- 6,70	.....
Keilrog — Raie radiée	7,50-13,40	6,—15,20	.....	18,50-24,—	.....
Zeekreeft — Langoustine	6,30-18,30	7,—16,—	.....	6,30-16,—	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	11,—18,—	18,—20,—	.....
Zeebaars (klijpv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	3,40	.....	3,60	3,80	.....
Leng — Lingue	.....	5,40	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	10,—12,—	15,—	7,20-12,—	6,60-20,—	.....
Volle haring — Hareng	2,70- 3,60	2,60- 3,10	.....	2,95- 4,40	2,20- 3,20
Ijle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	27,—46,—	33,—51,—	.....
Koolvis — Colin	3,20- 5,—	5,80	3,— 5,60	5,80	4,40
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeewolf — Loup de Mer	.....	4,80	7,—	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	5,60- 6,70	5,60	4,80- 9,40	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	4,50- 7,—	.....

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	14-8	16-8	19-8	21-8
Bloktong — Sole moyenne	43-51	53	48-52	49-52
Fruittong — Sole 3/4	56-57	56	52-53	51-54
Schone kleine tong — Petite sole	56-58	56-60	54-57	54-57
Kleine tong — Toute petite sole	54-57	53-55	54-56	53-58
Grote tarbot — Turbot moyen	44-46	44-49	41-48	42-45
Middel. tarbot — Turbot moyen	41-43	41-42	40-45	45
Varia — Divers	40-44	43	38-40	42-44
Griet — Barbue	25-30	26	27	28
Pieterman — Grande vive	30-32	30-32	24	30-34
Grote pladijs — Grosse plie	13-16	14-15	14-16	15-17
Middel. pladijs — Plie moyenne	13-18	15	15-16	16
Kleine pladijs — Petite plie	3-1	1-2	6-9	6-9
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	11	10	13-15	12
Rog — Raie	21-22	.....	.....	21-22
Tilten	8-9	10	10	12
Scherpstaarten	8	7	8-9	8-10
Halve man	8-5	9	7-9	9-10
Grote wijting — Gros merlan	7-8	7	9	5-7
Kleine wijting — Petit merlan	1-2	1-2	3-4	4
Bot — Flet	.....	.....	.....	.....
Schar — Limande	11-3	6-4	6-10	6-12
Zeehaai — Aiguillat	7	.....	6-7	5
Zeehond — Chien de mer	6-7	5-6	7	6-7
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	17	.....
Knorhaan — Grondin	2-3	1	3	.....

ZEEBRUGGE

20-8	21-8	22-8
45-46	45-46	45-46
50-51	49-50	52-54
53-54	51-53	58-59
54-55	56-57	59-60
53-34	50-51	57-58
40-41	39-40	58-59
38-39	30-35	40-41
30-31	29-30	31-32
30-32	31-32	28-29
35	36	35
13-14	10-11	14-15
14-15	11-12	15-16
12-13	12-13	12-13
8-9	9-10	10-11
20-21	21-22	.....
16-17	16-17	.....
11-13	15-16	16-17
10-11	11-12	12-13
10-11	13-14	13-14
7-8	7-8	9-10
5-6	4-5	5-6
.....
2	2	2
10	9	11
6	5-6	6-7
5	4-5	5-6
19-20	.....	.....
2	3	2

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

OPBRENGST DER
VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

ZATERDAG 17 AUG. :

Z.809	2	6	6.120
Z.512	2	10	7.780
Z.553	2	12	8.520
Z.416	2	15	10.250
Z.518	1	5	8.750
Z.550	2	8	9.820

MAANDAG 19 AUG. :

Z.807	1	10	10.190
Z.161	1	10	8.630
Z.467	4	25	20.910
Z.553	1	8	6.720
Z.605	1	10	8.130
Z.541	4	17	26.130
Z.466	1	15	11.820
Z.512	1	12	8.430
Z.538	1	10	10.320
Z.517	1	10	7.010
Z.555	3	12	13.270
Z.10	1	5	3.860
Z.264	1	5	6.430
Z.772	5	45	26.770
Z.561	1	5	5.390
Z.515	1	8	13.270

DINSdag 20 AUG. :

Z.431	7	40	23.410
Z.470	6	55	29.930
Z.323	1	8	5.110
Z.473	9	90	57.780
Z.733	6	40	29.910

WOENSDAG 21 AUG. :

Z.209	7	45	35.330
Z.462	4	25	19.530
Z.30	3	20	22.440
Z.504	4	23	23.750
Z.452	11	135	72.930
Z.416	2	20	15.570
Z.613	1	12	9.100
Z.500	11	100	70.800
Z.454	4	15	21.000
Z.47	1	4	1.860
Z.472	10	75	53.920
Z.458	8	6	45.100
Z.477	3	15	19.890
Z.476	2	155	13.860

DONDERDAG 22 AUG. :

Z.548	3	35	31.280
Z.515	3	15	17.940
Z.553	3	25	16.000
Z.538	3	25	14.420
Z.161	2	25	14.310
Z.60	3	15	11.350
Z.512	3	22	13.470
Z.456	3	25	28.150
Z.550	33	30	36.460

IJSLANDSE VISSOORTEN

	20-8-1957	21-8-1957	Gem. prijs
	Min.-Max. prijs		20-8-1957
Schelvis groot	4,80-11,40	5,80- 8,—	6,17
Middelmatig	4,40- 7,40	5,20- 7,40	4,92
Klein	2,80- 3,40	3,— 6,—	3,05
Kabeljauw	10,80-17,60	11,80-17,40	12,96
Gullen	2,80- 9,60	2,80-11,60	6,32
Wijting	3,20- 4,—	3,— 4,20	3,45
Schaat	4,—16,—	12,—18,—	10,71
Zeebaars	1,70- 5,40	1,50- 4,20	3,71
Leng	3,— 6,—	4,— 6,—	4,34
Schartong	1,90- 4,20	3,40- 5,60	3,18
Heilbot	22,—50,—	28,—43,—	30,95
Koolvis	2,80- 5,60	4,80- 5,20	4,93
Hondston	1,80- 6,40	5,40- 5,80	4,05
Zeevolf	2,40- 5,40	5,80- 6,—	4,91
Platen	13,—166,—	.....	14,16

GENT

VAN 10 TOT 16 AUGUSTUS 1957

Tongen 3/4 in kg 75-78 fr ; Tongen v/kleine 60-68 fr ; Tarbot midd. 60 fr en kleine 35 fr ; Griet kleine 35 fr ; Grote iek 30-32 fr . Iek 3e slag 24 fr ; Schelvis midd. 38-42 fr Rog 20-22 fr en gekuist 50 fr ; Kabeljauw 26-35-45 fr ; Gullen 19-23 fr ; Makreel 22 fr ; Koolvis 23-25 fr ; Verse garnalen 80 fr.

BRUSSEL

VAN 10 TOT 16 AUGUSTUS 1957

Tongen 3/4 in kg 82-90 fr en v/kleine 82 fr ; Tarbot midd. 82-90 fr en kleine 45-58 fr ; Griet kleine 45-50 fr ; Schelvis 48-55 fr ; Rog, vlerken 56-65 fr ; Kabeljauw 48-55-60 fr ; Wijting 22-25 fr ; Arend (Pieterman) 42-55 fr ; Makreel 24-28 fr ; Zeebaars, repen 50-60 fr ; Verse garnalen 90 fr.



FIRMA
R. Huysseune
ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 540.06

Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans het land

VISAANVOER TE OOSTENDE

17-8	8	82.657	584.356
19-8	6	105.233	495.974
20-8	9	3446.135	2.278.652
21-8	18	306.450	2.326.540
Tot.	41	840.475	5.733.410

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

14-8	20	440	35.968	77,—	86,—	81,74
17-8	10	362	30.447	80,—	88,—	84,01
20-8	7	187	13.399	59,—	76,—	71,65
21-8	3	117	9.040	76,—	79,—	77,26

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

14-8	8	10.925	132.156
16-8	5	3.631	55.065
19-8	9	11.235	151.480
21-8	7	9.259	148.286

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

17-8	35	1.679	121.162	49,—	81,—	72,16
19-8	38	1.549	81.051	44,—	61,—	52,32
20-8	42	1.599	72.044	38,—	57,—	45,05
21-8	44	1.758	79.778	38,—	56,—	45,37

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

14-8	36	1.051	72.588	59,—	75,—	69,06
15-8	18	386	28.962	65,—	80,—	75,03
17-8	12	378	30.760	70,—	90,—	81,37
19-8	3	165	12.192	67,—	80,—	73,89
20-8	24	865	53.380	54,—	69,—	61,71

Visserijverenigingen en prijsreglementeringen voor vis in Zweden

3. — BEGIN VAN DE BELANGRIJKSTE NOG BESTAANDE VERENIGINGEN

Op het einde van de eerste wereldoorlog en gedurende de onmiddellijk daaropvolgende jaren, kreeg de visserij een gevoelige inzinking. De prijzen voor vis daalden. Voor haring, bijvoorbeeld, daalde de prijs van 1918 tot 1921 van 36 tot 19 öre, kabeljauw : van 113 tot 34 öre, makreel : van 77 tot 36, plaadvis : van 165 tot 105 öre. Wel daalden tezelfdertijd de prijzen van brandstof en vistuig, doch niet in dezelfde verhouding.

Aanzienlijke moeilijkheden in verband met de verkoop rezen op, vooral omdat de visinvoer in Zweden praktisch vrij was en de uitvoer van vis aan ernstige beperkingen onderhevig was.

De visserij die, gedurende de oorlog, zeer voorspoedige jaren had gekend, kende thans de grootste armoede. Deze toestand bleef gedurende vele jaren tussen de twee wereldoorlogen aanhouden. Hieruit bleek vooral de noodzaak aan stevige visserijorganisaties en op dit tijdstip ontwikkelden dan ook de grote visserijverenigingen die nu nog bestaan. Tijdens deze periode werden eveneens voor de eerste maal de visprijzenreglementeringen ingevoerd alsmede de talrijke andere regeringsmaatregelen om de visnijverheid te helpen.

De vissersverenigingen die voor en tijdens de oorlog opgericht werden, hielden zich te veel met plaatselijke belangen bezig en slaagden er niet in onderling samen te werken. Na de oorlog werden hier en daar kleine visserijverenigingen opgericht. Tengevolge van de mislukking der handelsorganisaties, hadden deze verenigingen hoofdzakelijk het karakter van beroepsverenigingen en hielden zich niet bezig met de verkoop. De meerderheid dezer verenigingen groepeerden vissers van eenzelfde haven, of eenzelfde streek en beperkten zich tot vissers die eenzelfde visserij uitoefenden. Deze plaatselijke organisaties vormden de basis van de huidige grote visserijverenigingen in Zweden.

Het bleek dat deze kleine groepen geen enkel resultaat konden bereiken zo ze niet samensmolten tot grote verenigingen.

Enkele groepen kwamen bijeen om een federatie op te richten voor een gedeelte der kust. Waar er geen plaatselijke vereniging was, richtte de federatie deze op tot, tenslotte de federatie uit een groot aantal aangesloten verenigingen bestond.

Er werd eveneens gepoogd tezelfdertijd een federatie en plaatselijke groepen op te richten. Op die manier werd langs de Zweedse kust en in het binnenland een keten plaatselijke verenigingen opgericht die aangesloten waren bij een of andere federatie.

Eens aangesloten bij een federatie, verloren de plaatselijke groeperingen hun belang en hun onaf-

hankelijkheid, ze behielden echter een zeker belang aangezien ze het meest geschikt waren om de plaatselijke belangen te verdedigen. Ze lieten eveneens toe dat de vissers in contact bleven met de federatie en deelnamen aan haar activiteit.

Deze organismen werden hoofdzakelijk bestuurd door energieke en bekwame vissers, terwijl ambtenaren van de visserij zeer veelvuldig deelnamen aan deze activiteiten. Wel waren er vissers die de nieuwe verenigingen wantrouwen en vreesden dat hun vrijheid door het oprichten van grote verenigingen zou beperkt worden. Nochtans werd regelmatig vooruitgang geboekt en, bij het begin der tweede wereldoorlog waren de meeste vissersverenigingen zowel op beroeps- als op handelsbelang, in volle werking.

In 1930 werd de Zweedse Visserijfederatie voor de Westkust opgericht. Voor de Zuidkust waren er toen reeds vier federaties, die nog altijd bestaan maar waarvan de activiteit thans beperkt is. De meeste activiteiten werden overgenomen door twee nieuwe federaties : De Zweedse Visserijfederatie voor de Zuidkust (opgericht in 1944) en die voor Scanie, opgericht in 1946. De kleine groeperingen die de oude federaties gevormd hadden, zijn ook lid geworden van de nieuwe federaties. Tot op heden werd — vruchteloos — beproefd de twee federaties tot een federatie om te vormen.

Op de Oostkust, waar de belangen meer uiteenlopend zijn werd nooit gepoogd een algemene federatie op te richten. Een vereniging per provincie was het uitgangspunt en in 1934 werd de Federatie der Oostkust opgericht uit deze verschillende provinciale verenigingen. De plaatselijke groepen zijn bijgevolg slechts onrechtstreeks — langs de provinciale vereniging om — lid van de Federatie der Oostkust.

Ook voor de binnenvisserij kende men talrijke plaatselijke groepen, die in 1937 samensmolten tot een grote federatie. Hier zijn echter talrijke groepen die zich bezig houden met de bescherming van de riviervis, alsmede verenigingen van sportvissers.

Na 1940 werd tenslotte een grote federatie van nationaal belang opgericht : de nationale federatie der Zweedse visserij, die allen groepeerde (1947). Voornaamste reden hiertoe was de sterk ontwikkelde kust, de verschillende voorwaarden waarin de visserij uitgeoefend wordt over alle delen van het land, zodat talrijke problemen slechts een plaatselijk karakter bezitten, de noodzaak tot samenwerking tussen de grote federaties en hiervoor over een permanente vereniging te beschikken.

Wat de handelsverenigingen betreft die nog steeds een belangrijke rol spelen en waarvan de meeste tijdens en na de laatste wereldoorlog opgericht werden, de meeste werden opgericht met het

NOG HET LOSSEN VAN POOLSE SCHEPEN IN DE VISSERSHAVEN

Tijdens de vergadering van de vissershavencommissie werd, zoals reeds gemeld, door de firma OST-
END STORES EN ROPEWORKS machtiging gevraagd om Poolse vissersvaartuigen toe te laten in de vissershaven hun haring te lossen gedurende het haringseizoen.

Ondanks het feit dat in het verleden voor dergelijke zaken reeds conflicten oprezen in het visserijbedrijf en alle reders van de middenslagvisserij, zonder uitzondering gekant waren tegen het aanvoeren van haring door vreemde schepen in onze vismijn, werd de vraag van de Ostend Stores hartstochtelijk verdedigd door de heren Menu en Blondé, die zelfs aandrongen opdat onmiddellijk een beslissing zou getroffen worden, zonder dat de vertegenwoordigers van de beroepsverenigingen gelegenheid kregen het advies van hun leden te vragen. De heer Menu wees op het groot commercieel belang van

deze zaak (voor wie ?) zegt dat er absoluut geen moeilijkheden zullen oprijzen en dat de controle over de geloste vis heel gemakkelijk zal kunnen gedaan worden. Meer graten vond deze «vertegenwoordiger» van de reders niet in deze geschiedenis. Verder verklaarde hij dat niet mocht getalmd worden om van deze zaak te profiteren... Er zou geen het minste gevaar of nadeel voor de eigen visserij bestaan, doch integendeel veel voordelen opleveren voor allen.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft het nodig geoordeeld eerst zijn leden te raadplegen welke allen tegen het voorstel gekant waren en heeft bijgevolg een ongunstig advies gegeven.

De leden van de Unie weten nu in hoeverre hun belangen verdedigd worden door hun Leiders !

BEPERKING VAN DE INVOER IN FRANKRIJK

Naast de maatregelen tot beperking van de invoer in Frankrijk, heeft de Franse regering een reeks maatregelen genomen ter bevordering van de uitvoer. Zo wordt een uitvoerprijs van 20 th aan de uitvoerders gegeven en met de 20 th devaluatie van de Franse frank, bestaat er mogelijkheid onder de prijs van de andere landen te werken en er een aardig centje aan te verdienen.

Dat was een der voornaamste oorzaken van de slechte toestand inzake haringprijzen gedurende de voorgaande weken. Gelukkig heeft het Ministerie van Landbouw, na tussenkomst van het Verbond der Belgische Zeevisserij, enkele voorlopige maatregelen genomen, zodat van deze week af de haringprijzen veel verbeterd is geworden.

We stellen sinds jaren reeds vast dat het gewoonlijk Frankrijk is dat de akkoorden van de G.A.T.T. aan zijn broek veegt, terwijl er in België angstvallig op gevaakt wordt om alle mogelijke akkoorden en akkoordjes — hoe ongerijmd, nadelig of zelfs gevaarlijk ze ook mogen zijn, tot op de komma na te leven en alstublieft geen enkele gebuur te ontstemmen

(Vervolg van vorige kolom)

doel de levensstandaard van de vissers te verhogen door verkoop van vis en gezamenlijke aankoop van visserijmaterialen.

Veel handelsverenigingen ontstonden uit de samenwerking met de beroepsvereniging en de openbare macht teneinde de reglementering van de vishandel en de visprijzen te vergemakkelijken. Hier toe gaf vooral aanleiding het fonds in 1934 opgericht door de regering met het doel leningen te verstrekken voor dergelijke activiteiten.

(Wordt voortgezet)

die door zijn uitvoer naar ons land de een of andere industrie (zolang het de landbouw niet is) de keel afsnijden zal.

ZALM UIT ALASKA

Alaska, hoofdzakelijk gekend voor zijn pelsdieren en goudmijnen vindt zijn voornaamste bron van inkomen in de verkoop van ingelegde en bevroren zalm, welke o.a. reeds in Zwitserland verkocht wordt. Deze uitvoer, welke ten gevolge van 2 wereldoorlogen in Europa enigszins in de vergeethek geraakt was, is thans in volle ontwikkeling. Deze zalm is van uitstekende kwaliteit, dit om verschillende redenen.

Eerst en vooral wordt deze zalm uitsluitend in zee gevangen, dus niet terwijl de vis de stromen opzweemt om te kuiten. Want het is gekend dat de zalm gedurende zijn tocht stroomopwaarts geen enkel voedsel meer tot zich neemt, waardoor de kwaliteit van de rivierzalm natuurlijk vermindert.

Ook zijn er strenge voorschriften betreffende de uitvoer, waardoor de zalm welke niet binnen de 36 uren na de vangst verwerkt wordt, niet mag uitgevoerd worden, en terug in zee geworpen wordt of op de plaatsen waar dergelijke fabrieken bestaan, tot vismeel verwerkt wordt.

De vangsten zijn zo overvloedig dat zelfs speciaal gerookte zalm gebruikt wordt als voedsel voor de sledehonden.

REDERS !

DIT IS UW VAKBLAD !

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 15 OOGST

Het Ministerie van Landbouw meldde triomfantelijk dat de invoer uit Duitsland opnieuw normale afmetingen heeft aangenomen en zelfs ver beneden het gewone peil is gedaald.

Natuurlijk want die Heren weten te Brussel nog niet dat :

1. alle diepvriesinstellingen stampvol zitten, zodat er geen plaatsje meer vrij is en
2. dat in Duitsland opnieuw minimumprijzen in voege zijn, zodat er geen zaakjes meer te doen zijn.

Intussen heeft het bedrijf gedurende maanden mogen bloeden en is de kwaliteit nog niet genezen, zolang er nog diepgekoelde duitse filets in ons land zijn. Maar het Ministerie van Landbouw heeft zijn werk gedaan zoals altijd : laten begaan en hopen dat het vanzelf bertaert, zoals met de garnaal...

VRIJDAG 16 OOGST

Het is uit de Verenigde Staten dat het stookvuurtje gekomen is om alle gebruik van boorzuur voor het bewaren van garnaal te verbieden, met de nadelige gevolgen die hieraan verbonden zijn voor de visserij in Europa.

We wachten nog altijd op de stem uit Amerika die zal aanzetten tot het stopzetten der atoom- en H-bomproefnemingen die miljoenen maal meer bij machte zijn de mensen ten onder te brengen en zelfs alle leven in zee te bederven !

ZATERDAG 17 OOGST

Over het lolletje van de inhuldiging van de garnaalmijn die vandaag moest doorgaan maar, bij gebrek aan water en electriciteit, moest uitgesteld worden zal er nog wel eens gelachen worden.

Ik lees in een krant dat het geld voor de opbouw van dit gebouwtje niet komt van de politiciers die vandaag zouden geparaadeerd hebben langs de kaai om te tonen wat zij doen voor het welzijn van de kaffeebazen van het oude visserskwartier.

Wat ze gedaan hebben voor de vissers, moeten ze niet vertellen, dat is de moeite niet : liever vijf miljoen voor een nutteloos gebouw dan dit geld besteden aan een kaai-muur, zodat de kustvissersvaartuigen er beter en gemakkelijker zouden kunnen meren en landen.

En bij gebrek aan belangstelling vanwege de visserij voor deze feesten, zou men beroep kunnen doen op de yachten, want het zijn tenslotte de yachtmen en de kaffeebazen die alles hebben bekomen in het Montgommerydok.

ZONDAG 18 OOGST

Gisteren was het juist 150 jaar geleden dat Robert Fulton met het eerste stoomvaartuig ter wereld, de «Clermont», op de Hudson succesrijke proeven deed. Hierna opende hij een geregelde stoombootdienst tussen Albany en New York. Maar zelfs deze uitvinder zou grote ogen opzetten wanneer hij thans zag tot welke reuzenkastelen zijn uitvinding aanleiding gegeven heeft.

Wat zijn we intussen een vaart gelopen met de zeevaart, hoewel het nog minstens vijftig jaar zou duren vooraleer de — te conservatieve — visserij het stoomprincipe zou overnemen om de schepen aan te drijven en nog zeventig jaar later vooraleer de zeilen voorgoed te laten wapperen en te vervangen

door een betrouwbare en stevige motor.

De techniek is in die honderdvijftig jaar zeer verbeterd, maar of de toestand verbeterd is, dat is wat anders. Maar klagen we gewoonlijk niet altijd ?

MAANDAG 19 OOGST

Pas heeft Zeebrugge zijn groot-scheepse plannen voor uitbreiding van de haven kenbaar gemaakt, of ook Nieuwpoort laat van zich horen en tenslotte wil Oostende (of is het kiespolitiek ?) ook een ultra-moderne haven bouwen. Het is nog verwonderlijk dat men te Oostende bij dit plan zegt : de visserij zal er niet door geschaad worden. Maar, waar men 2 miljard frank kan bij elkaar zoeken voor de verwezenlijking van een utopie, vragen we ons af waarom we niet veel minder geld kunnen vinden voor de uitbouw van onze bestaande vissershaven die in werkelijkheid reeds veel te klein en te onderwets is geworden.

Terwijl voor de plannen van een nandelshaven het nog te betwijfelen is of de schepen van 35.000 T en meer onze haven zullen aandoen...

DINSDAG 20 OOGST

Het is lang, heel lang, geleden dat er nog eens een grote vangst van de Witte Bank werd aangevoerd. Maar wat vandaag aangebracht werd door de Z.546, gaat alle rekordvangsten te boven, ook uit de tijd dat de Witte Bank «goed gaf». 6.635 Kgr tongen en een opbrengst van meer dan 300.000 F. We noemen dat een lukkeboone.

Een paar weken geleden was er ook zo een lukkeboone te Nieuwpoort, die maar eventjes 90 Kgr garnaal aanbracht, waar de andere schepen er 4 tot 5 kgr hoogstens haalden en de garnaal stevig in prijs zat: rond de 80 F per Kgr.

Men moet nu niet te Brussel denken dat het voor alle reders zo goed gaat, en dat er niets meer moet gedaan worden !

WOENSDAG 21 OOGST

We lezen in een reportage over Knokke van voor 75 jaar dat de eigenaar van de Kursaal te Heist, een zekere Waeyenbergh, in augustus 1883 een banket gaf voor de arme vissersbevolking die hij ook eens wilde laten genieten van een goede maaltijd.

Na het festijn werd nagevierd in alle herbergen van het dorp.

Dat bewijst ons dat het driekwart eeuw geleden zeer slecht toeging in het visserijbedrijf, vooral langs de Oostkust. Vergeleken bij toen, zijn de vissers heren geworden en dat is maar goed ook. De tijden zijn verbeterd, ook de sociale toestanden.

VISSERSVAARTUIG VAT VUUR

Het Nieuwpoorts vissersvaartuig N.716 Maria, van schipper Gaston Pustien die ter visserij was uitgevaren bemerkte plots verdachte rookwolken uit de machienekamer komen. Bij nader onderzoek bleek dat de hoofdschakelaar vuur had gevat. De bemanning kon met eigen middelen het vuur bestrijden, doch diende de visserij te staken en naar de thuishaven terug te keren. — N.

Verpakte verse vis

Verslag over een jaar ondervinding, door A.E. Hammond (uit Fisheries Year Book).

De voortdurende toename van het aantal zelfbedieningswinkels in Engeland (er zijn er voor het ogenblik ongeveer 4.000) heeft aanleiding gegeven tot de toepassing van voorverpakte verse voedingswaren welke, tot voordien in massa opgeslagen waren en afgesneden, gemeten of gewogen en verpakt onder het oog van de klant. Het begon eerst met fruit en groenten, later met vlees, deze produkten worden nu in grote massa verkocht in Engelse zelfbedieningswinkels, vooraf verpakt en gewogen. De verkoop van verse vis op deze manier is niet zo rap gevolgd.

Het was de firma J. Lyons & Co Ltd die in haar grote zelfbedieningswinkels in Kensington, Londen, begin 1956, hiermede begon. Het principe werd overgenomen door enkele kleinhandelwinkels, inbegrepen vishandelaars die geen zelfbedieningswinkels hadden. Behalve deze uitzonderingen die alle verschillende graden van sukses behaalden, bestond er geen verdere interesse voor dit idee. Men was over 't algemeen de mening toegedaan in de visserijwereld dat de diepbevroren vis, in verbruikerspakken, welke eerst op de markt gekomen waren, deze markt bedorven hadden. Een ander nadeel was eveneens dat sommige kleinhandelaars noch het personeel, noch de middelen hadden om zelf tot voorverpakking over te gaan.

Toen kwam het hoofd van een firma : The Orwell Fish Curing Co Ltd, op het idee de voorverpakking centraal te laten doen, in de havens zelf, met andere woorden : de vis werd gefilleteerd, verpakt, onmiddellijk na de verkoop in de vismijn en naar de verkoopplaatsen vervoerd in geïsoleerde wagens.

Op het einde van 1956 begon men met de studie. In een van de gebouwen der Orwell-fabriek werd het werk verricht. Men bleef onderzoek doen en proeven doen om de beste en meest geschikte verpakking methode en de juiste verpakking te vinden.

In het begin van maart 1957 was het project volledig op punt gesteld en, tegen de helft van deze maand waren de eerste pakjes ver-

se vis, elk voorzien van het merk : «An Orwell Product» te koop gesteld in de winkels van drie grote distributiecentra in Londen.

Tijdens de eerste week verkocht de hoofdwinkel van David Greig niet minder dan 4.200 pakjes van de speciale toonbank welke hiervoor ingericht werd. Deze winkel was niet ingericht op zelfbediening en had tot dan toe geen vis verkocht. De verkoop van vis steeg zodanig dat de noodzaak van een koeltoonbank zich liet voelen.

Twee andere verkoopcentra welke met deze Orwell produkten de proef waagden waren : Waitrose Ltd, welke hiervoor een volledige afdeling ter beschikking stelden in hun supermarkt en Oakeshotts Ltd, kruideniers welke een afzonderlijke koeltoonbank hiervoor nodig hadden in hun zelfbedieningswinkels. Sindsdien hebben verschillende grote zelfbedieningsorganisaties de Orwell produkten overgenomen.

Ongeveer een dozijn variëteiten van gefilleteerde vis worden klaargemaakt in de Orwell fabrieken in drie maten : 8 oz., 12 oz. en 1 lb. De filets worden in kartonnen schoteltjes geplaatst welke vervolgens gewikkeld worden in vochtvrij, verzegelbaar, vaste doorschijnende cellulose film. De verpakking wordt luchtdicht gesloten en een merk wordt er op gebracht welke de aard van de inhoud, prijs, gewicht, aantal personen, enz., opgeeft.

Vier en twintig pakjes worden in vier lagen van zes in platte houten dozen geplaatst. Nadat men de kisten gesloten heeft worden ze onmiddellijk in een koude plaats gebracht van waaruit ze verladen worden in isothermische wagens die ze verder vervoeren naar Billingsgate.

De voertuigen zijn vooraf gekoeld met droog-ijs vooraleer geladen te worden, terwijl er ruim gebruik gemaakt wordt van droog ijs bij het laden.

Op Billingsgate, waar ze verhandeld worden door George Musgrave Ltd, worden ze overgeladen op andere afgekoelde wagens voor aflevering aan de kleinhandel.

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

Visserijfolklore

(Vervolg)

In verband met de grote ramp van 1 mei 1888 op IJsland, waarover we het vorige week hadden, geven we hierna de tweede versie die in ons bezit is.

DE GROTE RAMP VAN IJSLAND

Vaders en moeders van dorpen en steden,
Braaf jongelien van Vlaanderen en Brabant
Uw broeders hebben toch zoveel geleden
Op de woeste baren van het droevig IJsland
Zo menig man in 't fleur van zijn jong leven,
Zo menig steun van vrouw en kinders klein,
Hebben op IJsland hun laatste zucht gegeven
Och, visserij, nu zijt gij in druk en pijn.

't Was in 't begin der schone lentedagen
Dat menig man verliet zijn vaderland,
Zijn vrouw en kinderen die hem dierbaar waren
Moest hij verlaten, en gaan naar het droevig IJsland.
Adieu, mijn vrouw ! Adieu, mijn lieve kleinen
Ik ga naar zee, bid God de Opperheer
Dat er ons geen malheur of rampen hindren
Na vijf, zes maanden, ziet gij uw vader weer !

Och, God ! In zee nog maar enige dagen,
Ver van het strand en ons lief Vaderland,
Of zij werden van hier naar daar geslagen,
Een wreed orkaan brieschte te allen kant.
De masten kraakten en de zeilen scheurden,
Eenieder zag dat zij moesten vergaan.
Eenieder riep om hulp en om genade.
Ach, lieve Jezus, komt toch ons bij te staan !

Dit wreed tempeest duurde nachten en dagen,
Zulk een orkaan heeft er nog nooit bestaan.
Men hoort niet anders dan kermen en klagen,
Zo menig man is over boord gegaan.
Tusschen de bergen en de rotsen heengeslagen,
Onder het ijs en de golven van IJsland,
Liggen er zo menige broeders begraven,
Van eigen volk en zelfde Vaderland.

De kapitein die was gespaard gebleven,
Hij schreef een brief naar zijn moeder lief,
Moeder, uw zoon die is nog in het leven,
Van achttien man blijven wij nog met vier
Nog nooit zolang vissers IJsland bevaren
Is er gekend zo een wrede ramp
Drie honderd man moeten wij achterlaten
Van Duinkerke en van ons lief Vlaanderland.

Wie heeft dat ooit op zee weten gebeuren
Er was een schip met vier en twintig man,
De masten braken en hun zeilen scheurden.
Zij zagen dat allen moesten vergaan
Daar stond een vader al met zijn vijf zonen :
De jongste was nog maar zeventien jaar
Zij hebben zich met zessen samen gebonden
En zijn te samen zo den diepen ingegaan

Den eersten van mei zullen de vissers nooit vergeten
Dat was een dag van rampen en getraan
Enige die waren ervan overgebleven
Zaten met de ogen vol droefheid en getraan
Vaartwel vader, vaartwel gij lieve moeder
Och, goede God, mijn vrouw en kindren klein,
Och, lieve zusters en mijn lieve broeders
Vaartwel, want nooit zien wij elkander weer !

Adieu, arme weduwen en arme wezen,
Vreugd is gedaan, en droefheid die komt aan.
Gij die vroeger in weelde kwaamt te leven
Zult nu uw nood moeten klagen gaan,
Och rijke liën voor het geluk geboren
Heb medelijden met een arm zeemanskind,
Dat op IJsland zijn vader heeft verloren
Waar hij om steun voor vrouw en kindren ging.

Dat is de tweede versie van het lied. Hier zijn er slechts 8 strofen. Beide liederen zijn een prachtig voorbeeld van de toenmalige

zware romantiek der liedjeszangers, woorden als : druk, nood, wreed, droevig, enz. komen er herhaalde malen in voor. Oproepen aan God zijn schering en inslag, herhaaldelijk wordt de nadruk gelegd op vrouw en kindren terwijl het harde bestaan van de visser met de zwaarste woorden beschreven wordt.

De ramp, heeft begrijpelijkerwijze, grote ontroering verwekt onder de kustbevolking. Ieder jaar bleven er wel vissers op IJsland, doch deze was van uitzonderlijke aard en bijgevolg mochten de liedjeszangers hun hevigste romantiek te voorschijn halen om des te meer indruk te maken op de omstaanders.

(vervolgt toekomstige week)

«Hulp in Nood» VERZEKERT

aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN

voor

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

(4356V)

Hospitaalkerkschip «De Hoop» ook voor Belgische Vissers

Vorig jaar ontvingen we in onze stad het bezoek van het bekende Hospitaalkerkschip «De Hoop». Dit bezoek had vooral tot doel onze reders en vissers nader bekend te maken met dit menslievend werk en de mogelijkheden die dit schip heeft om hulp en bijstand te verlenen op zee aan alle vissers, ook aan de Belgische.

Langs de Zeevisserijdienst om, ontvingen we volgend bericht, welke overgemaakt werd door de ambassade te Den Haag.

De Nederlandse overheid ziet volgende mogelijkheden voor hulpverlening aan Belgische vissers die geneeskundige of technische hulp nodig hebben :

1. de Belgische vissers stellen zich in verbinding met radio Oostende. Radio Oostende is voortdurend in verbinding met de Belgische wachtschepen en ook met de golfengte van de «De Hoop». Radio Oostende oordeelt dan, op grond van de positie der schepen, welk schip het best hulp zou kunnen verlenen aan de visser in nood, namelijk dit welke het dichtst bij het in nood zijnde vaartuig ligt.
2. Wanneer de Belgische vissers dit wensen, kunnen zij ook rechtstreeks beroep doen op het Hospitaalkerkschip.

In de laatste jaren is er slechts bij uitzondering beroep gedaan door Belgische vissers op de diensten van het hospitaalkerkschip. Nochtans mogen onze vissers, even goed als de Nederlandse vissers, beroep doen op de diensten van de «De Hoop», wanneer dit nodig is.

3. Ingeval het mocht nodig zijn, stelt het Belgische visserijwacht-schip zich rechtstreeks in verbinding met de «De Hoop».

De «De Hoop» geeft niet alleen geneeskundige hulp, ook storingen of defecten aan motor, radio, ra-

dar, dieptemeter, enz., worden door de bekwaame mechaniciers die de «De Hoop» aan boord heeft gaarne hersteld.

Voor deze tussenkomsten bestaat geen enkele verplichting tot financiële bijdrage. Evenwel, en gezien de «De Hoop» een private instelling is die hoofdzakelijk haar bijdragen moet halen uit private kringen, durven wij de reders, welke een tussenkomst mochten ontvangen hebben van de «De Hoop», vragen een geldelijke steun te willen verlenen aan dit edelmoedig werk.

BEKEND SCHEEPSMAKELAAR OVERLEDEN

Dhr Alfons Dumon is maandag rond 19 uur plots overleden in zijn woning in de ouderdom van 65 jaar. De overledene die in de Nieuwpoortse zakenwereld een zeer gekend figuur was, trad bijzonder op als scheepsmakelaar en wist aldus na de oorlog 1914-'18 een zekere bloei aan de Handelskaai te bezorgen. Onder zijn impuls werd de Nieuwpoortse steamer «Armand Dumon» gebouwd, die een geregelde dienst tussen Groot Brittannië en Nieuwpoort verzekerde. Ook in de tooneelkringen stond dhr Alfons Dumon hoog aangeschreven en wist door zijn karakterspel steeds de massa te boeien. Na de tweede wereldoorlog was het opnieuw Alfons Dumon die zich inspande om een snelle heropbouw van onze handelshaven te bekomen. Als bevoegd scheepsmakelaar wist hij opnieuw contact te nemen met vreemde firma's en konden de koopvaardij-schepen onze haven aandoen.

In de persoon van Alfons Dumon verliest Nieuwpoort niet enkel een gekend figuur, maar vooral een vernuftig zakenman. — N.

Brief uit Yerseke

Nr 562

YERSEKE 17-8-'57

OESTERVERZENDING

BEGIN SEPTEMBER ?

Hoogstwaarschijnlijk zal op 4 of 5 september de oesterverzending beginnen. In de sortering (het gewicht dus per 1000) komt geen verandering. De kleinste wegen ongeveer 80 kg per 1000. Hetzelfde is niet 't geval wat de prijzen betreft. Die worden aanmerkelijk verhoogd. De kleinste soort die van ongeveer 80 kg per 1000, worden in plaats van zoals verleden jaar f 130.— f 170.— per duizend en zo navenant. De grootste soorten worden het minst in prijs verhoogd, dit om de afname van de grootste soorten wat opgevoerd te krijgen. Daar dit noodzakelijk is voor de kwekers, zal het Productschap daartoe waarschijnlijk moeten besluiten. Een oud gezegde hier is : «Om te trouwen moet je met tweeën zijn». Zo ook hier. Ik stel me zo voor, dat de oesterafnemer er zich weinig aan gelegen laat of de oesterprijzen voldoende zijn voor de kwekers, ja of neen. Beter kan ik me voorstellen, dat wat minder afgenomen zal worden omdat ze zoveel duurder zijn.

Altijd als 't productschap werkelijk besluit tot de genoemde prijsverhoging. Herinner ik me wel, dan heeft Drs van Dijk vorig jaar toen van uit handelaars- en kwekerskringen werd voorgesteld, de 2 % van de verzending uit te sluiten, er op gewezen, dat steeds een soort oesters aan een redelijke prijs verkrijgbaar diende te zijn mitshalve hij de gewichtsverhoging wel aanvaardde maar de prijs niet wilde verhogen. Of de heer van Dyk nu veranderd is van gedacht ? We weten het niet. Daarom zelden we zo even, dat twee partijen dienen overeen te komen namelijk : verkoper en koper. Is dit niet het geval, dan zal de afname er onder lijden. En waar blijft dan het voordeel ? Ook verwachten we ons aan een opleving van het procenten-systeem. We bedoelen het teruggeven van zo en zoveel ten honderd op de officiële prijzen. Vorig jaar was dat wat verminderd omdat f 130.— voor oesters van 80 kg onder de huidige omstandigheden geen prijs is om er nog onder te gaan. Maar nu met f 40.— per duizend duurder ? Zou het streven om de grootste soorten verkocht te krijgen op deze manier wat opleveren ? Met de oesters van 60 en 70 kg per duizend die vroeger ook werden verzonden uit de circulatie te nemen, blijft men juist, omdat die soorten niet verkocht mogen worden, steeds met een flinke voorraad grootste soorten zitten. Vooral als zoals dit jaar de oesters flink zijn gegroeid, zal

dit het geval zijn. Wilt onze voornaamste afnemer België duidelijk toonde het meest gediend te zijn van een kleinere goedkopere oester, betwijfelen we ten zeerste of de genomen maatregelen wel de beste zijn, die we bekennen het, in een uiterst moeilijke situatie namelijk een teveel aan oesters dienen te worden genomen.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

VISSERIJSNIPPERS

Een nieuw schip voor de N. V. Visserijmaatschappij Kennemerdag 11. worden tewatergelaten bij land te Katwijk aan Zee, zou vrije scheepswerf «De Dageraad» te Woubrugge. Het is de «Sakine Martine» met een 750 pk Deutzmotor en een lengte van 41,71 meter, een breedte van 7,30 meter en een diepte van 3,80 meter. Er is accommodatie voor negentien man en zowel kantjes als verse vis kan worden aangevoerd.

Op de trawler «Vikingbank» IJM.183 heeft zich woensdagmorgen waarschijnlijk een ontploffing voorgedaan. De schipper meldde twee gewonde stokers aan boord te hebben. Hierbij was een ernstig

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)

gewonde. Met 700 kisten haring en makreel ging het volle kracht naar IJmuiden.

De SCH.24 van de rederij Jaczon heeft de SCH.333 van dezelfde rederij in Scheveningen binnengesleept. De logger had een gebroken krukas op de visgronden opgelopen. De bemanningen van de 333 is nu met de 110 naar zee.

In het tweede kwartaal van 1957 is voor een netto hoeveelheid van 3,2 miljoen kgr pekel- en stuurharing met een waarde van 2,6 miljoen gulden naar het buitenland gezonden. In 1956 waren de cijfers van het tweede kwartaal 4 miljoen kgr en 2,9 miljoen gulden. De aangegeven waarde per kgr netto bedroeg respectievelijk f 0,79 en f 0,74.

Voor de vrouwtjes

Wat biedt een lekkere vistafel ?

Wie in Denemarken, Noorwegen of Zweden reist, maakt spoedig kennis met de beroemde «Frokosten». Ontbijt en avondmaal in de Skandinavische landen heeft een andere betekenis dan bij ons. Tientallen soorten toespis worden opgediend bij ontbijt of avondmaal in die landen. Men heeft er vooreerst de keuze tussen : koffie, thee, melk, chocolade. Verder wordt brood onder de meest verscheidene vormen aangeboden : licht, bruin, donker, toast, biscuit. Er is boter maar er is vooral de bijkomende schotels.

's Morgens zijn het meestal koude bijgerechten : verschillende soorten kaas, roastbief, koud vlees, hesp : gerookt, gekookt, enz., koetong onder verschillende vormen, eieren, enz., vis en haring onder alle mogelijke vormen klaar gemaakt en daar bestaat alleszins een zeer uitgebreide keuze.

's Avonds is de keuze nog meer uitgebreid en aangevuld met tientallen soorten warme gerechten. Heeft men bij het ontbijt de keuze tussen 35 en zelfs 50 verschillende gerechten, 's avonds zijn het er meer dan honderd. Zelfs op de mailboot tussen Gedser en Grosenbrode (Denemarken en Duitsland) kan men — zonder overdrijven — spreken van over de vierhonderd verschillende gerechten.

Al deze spijzen staan uitgesteld op een grote tafel in het midden van de eetzaal en de gasten moe-

ten zichzelf aan deze tafel bedienen met hetgene zij verkiezen. En de keus is niet altijd gemakkelijk.

In Denemarken kent men bovendien nog 't heerlijke «smorrebrod», letterlijk vertaald : «gesmeerde of belegde broodjes». Een halve pistolet, belegd met een rijke laag boter en daarop een belegsel. De Denen hebben een rijke fantasie in het uitvinden van belegfels voor deze broodjes, er zijn winkels (soort snack-bars) die meer dan tweehonderd verschillende soorten belegde broodjes verkopen. Doe dan maar uw keus als ge er niets van kent !

In Oost-Indië kent men de «rijst-tafel». Ook hier moet de gast zichzelf bedienen aan een rijk voorziene tafel met tientallen, warme en sterk gekruide spijzen, waarvan het hoofdbestanddeel rijst vormt.

Het gebeurt ook wel bij ons dat men een koud gerecht opdiend, maar in de meeste gevallen is vis hierbij totaal vergeten en waarom ? Men heeft er de gewoonte niet van. En nochtans bij een ontvangst is vis een uitstekend gerecht. Het hoogste wat men biedt zijn kleine toastjes met stukjes gerookte zalm of ansjovis. Voor de rest : geen vis.

Vis is bij ons geen «mode» of geen «gewoonte» zoals in talrijke landen. Om die redenen zal het Verbond der Belgische Zeevisserij met medewerking van andere firma's en verenigingen de proef doen met een «VISTAFEL».

Opening van het Oester- en Mosselseizoen in Zeeland

Het nieuwe oester- en mossel-seizoen zal te Yerseke, in Zeeland, feestelijk geopend worden op donderdag 5 september.

Niet minder dan 150 oester- en mosselvaartuigen zullen de haven binnenlopen met op een van de schepen de 18e eeuwse Kaat Mossel, heldin van de Rotterdamse mosseloproer. Naderhand volgt aan wal een reusachtig festijn.

Talrijke vooraanstaanden worden die dag te Yerseke verwacht, o.m. de h. Mansholt, Nederlands minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening en jkhr de Casembroot, commissaris van de Koningin in Zeeland. Ook een voornamelijk Belgische afvaardiging zou aanwezig zijn.

's Avonds zullen nog allerlei feestelijkheden plaats vinden met een vuurwerk tot besluit.

Op 4 september zal er reeds feest zijn in de oester- en mosselgemeenten Bergen op Zoom, Tholen, Bruinisse en Zierikzee.

WAT VERSTAAN WE DOOR «VISTAFEL» ?

Op een grote tafel in het midden van het lokaal worden verschillende schotels uitgesteld, elk met een vissoort en op verschillende wijze bereid. En eens dat men in gang is, begint de fantasie op een vruchtbare wijze te werken.

Wat kan men niet allemaal klaarmaken met vis ? Koude staart in mayonnaise - vissalade - koude viskroketjes - koude garnalkroketjes - rog in gelei - zeehond in gelei - garnaal- en eierenmimosa met peterseliemayonnaise - koude gebakken visfilets - haringfilets in tomatensaus - haringfilets in roomsaus - gemarineerde haringfilets - opgevulde harde eieren met garnaal - kleine tomaatjes met garnaal - gerookte haringfilets in tartarensaus - makreelfilets in olijfolie - haringfilets in gelei - gerookte haringfilets in olijfolie - haringfilets in azijnsaus - kreeftjessalade - makreel in wijngelei - enz... Met dit rijtje kunt ge aanvangen en de reeks voortzetten tot het oneindige toe. Welk een varieteit biedt de vis al niet !

Natuurlijk dienen alle porties niet te groot te zijn. Elke genodigde krijgt een schotel met vork en gaat zichzelf bedienen uit de rijke keus die op tafel uitgesteld staat. Er is brood en boter voorzien en natuurlijk — ook de drank. Want vis zet aan tot drinken en drinken zet ook aan tot vis eten.

We zijn de mening toegedaan dat deze vorm van vis opdienen weldra overal ingang zal vinden. Inderdaad de huisvrouw die niet weet wat ze haar gasten zal aanbieden zal in de uiterst rijke verscheidenheid van visbereidingen (koud of warm) wel een of meer schotels vinden die ze gemakkelijk kan bereiden en die volledig in de smaak zullen vallen van haar disgenoten.

De proef met de vistafel wordt in de loop van de maand september voor de eerste maal gedaan. Aan de hand van de ervaringen tijdens deze proef opgedaan, zal dit initiatief voortgezet worden bij alle mogelijke gelegenheden. Zodat, als in het vervolg zal gesproken worden over VISTAFEL, iedereen zal weten waar het over gaat en wie eens aanwezig geweest is bij een vistafel zal geleerd hebben hoe men zijn gasten kan ontvangen.

HOTEL AUGUSTA

Café en Restaurant

t.o. Station

IJMUIDEN

Tel. 4217

Landen van herkomst	Gewicht in Kilogram						Waarde in Frs	
	Boven 40 cm.		Onder 40 cm.		Diepvriesvis		1956	1957
	1956	1957	1956	1957	1956	1957		
Nederland (1)	302.141	193.851	130.128	88.984	—	—	6.198.485	5.748.801
Denemarken (2)	61.971	21.271	—	—	6.870	18.158	1.033.743	712.023
Noorwegen (3)	38.154	36.208	—	—	8.750	2.500	702.999	562.204
Zweden (4)	9.946	5.295	—	—	—	—	122.535	66.108
Engeland (5)	70.041	95.164	—	—	—	—	1.497.963	2.131.971
Frankrijk (6)	106	93	—	—	—	68.706	9.768	214.257
West-Duitsland (7)	164.418	234.965	—	—	—	283.247	1.975.952	3.639.050
IJsland (8)	—	—	—	—	—	50	—	500
TOTAAL :	646.777	591.847	130.128	88.984	15.620	372.661	11.541.445	13.074.914

Waarvan :	Aanvoer		Opbrengst		Gemiddelde prijs	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957
(1) Kabeljauw	123.165	134.266	1.998.914	2.418.285	16,22	18,01
Koolvis	75.096	5.648	292.417	48.956	3,89	8,66
Schelvis	61.264	29.994	358.578	229.302	5,85	7,64
Tarbot	25.725	10.289	526.601	268.201	20,47	26,06
Haai	5.971	9.147	94.580	156.690	15,83	12,64
Vleet	4.614	4.231	78.803	82.774	17,07	19,56
Heilbot	2.418	1.802	86.485	73.080	35,76	40,55
Staart	2.022	692	41.160	15.287	20,35	22,09
Schol	1.066	566	14.876	6.927	13,95	12,23
Rog	—	1.116	—	9.559	—	8,56
Pieterman	—	245	—	5.494	—	22,42
Onder 40 cm.						
Tong	58.646	40.936	1.902.259	1.868.297	32,43	45,63
Schol	25.186	18.849	300.696	234.425	11,93	12,43
Makreel	20.753	8.811	142.076	75.138	6,84	8,52
Pieterman	13.598	6.497	247.361	128.661	18,19	19,80
Schelvis	4.940	8.961	30.299	56.274	6,13	6,27
Wijting	4.435	3.701	34.721	30.939	7,82	8,35
Tarbot	2.448	776	15.453	15.453	12,65	19,91
(2) Diepvriesvis	—	18.158	—	375.528	—	20,68
Kabeljauw	36.503	17.267	597.507	259.678	16,36	15,03
Geep	14.897	1.603	147.673	17.660	9,91	11,01
Vleet	7.635	1.497	168.960	33.835	22,21	22,60
Schelvis	2.394	290	35.854	4.210	14,97	14,51
(3) Zeepaling	19.378	—	194.503	—	10,03	—
Schelvis	7.369	12.598	92.183	131.028	12,50	10,40
Kabeljauw	4.717	9.424	75.954	110.340	16,10	11,70
Heilbot	3.712	3.853	123.800	151.166	333,35	39,23
Geep	2.390	710	18.403	5.511	7,70	7,76
Haal	—	8.360	—	93.689	—	11,20
Diepvriesvis	—	2.500	—	53.600	—	21,44
(4) Vleet	4.935	2.785	67.509	36.423	13,76	13,07
Kabeljauw	2.990	2.405	34.691	28.545	11,60	11,86
Geep	2.021	105	20.335	1.140	10,06	10,85
(5) Kabeljauw	29.523	52.226	585.873	1.030.464	19,84	19,73
Tarbot	10.691	23.232	252.292	619.531	23,59	26,66
Vleet	10.565	13.595	262.810	343.556	24,87	25,27
Staart	8.429	3.714	183.522	92.019	21,77	24,77
Zeebrasem	7.625	—	144.412	—	18,93	—
Schar	3.128	1.797	66.171	29.621	21,15	16,48
(6) Diepvriesvis	—	68.706	—	205.608	—	2,99
(7) Roodbaars	92.708	202.845	1.363.963	1.644.147	14,71	8,10
Diepvriesvis	—	283.247	—	1.774.464	—	6,26
Kabeljauw	59.510	32.120	544.690	220.439	9,10	6,86
Koolvis	8.000	—	33.330	—	8,16	—
Zeepaling	3.900	—	33.969	—	8,71	—

**KLEINE AANKONDIGINGEN
TE KOOP**

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

★

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

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

★

TE KOOP : IJzeren VISSERSVAARTUIG van 100 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

TE KOOP : 2 «Carrels» 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 : zie wendens bureel blad.

JONGEN en LICHTMATROOS ter beschikking. Inlichtingen : VBZ, Vismijn, Oostende, Tel. 735.03.

Buitenboord motor van een yacht in uitstekende staat : 10 pk. Zich wenden : bureel blad. 6149V

**VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT !
OP ONS BLAD !**

**KREEFTENVANGST
IN ZUID-AFRIKA**

In de Houtbaai, een half uur rijden van Kaapstad, wordt de kreeft gevangen in geweldige hoeveelheden. Daarvoor is een grondige kennis nodig van de gewoonten dezer dieren en de veranderingen in de zeestromingen.

De kreeften worden gevangen met een aas, dat zich in een net bevindt, gezakt tot op de zeebodem. Gezien de kreeft wanneer het aas opgegeten is zich onmiddellijk verwijderd, komt het er op aan het juiste ogenblik te kennen om het net op te halen. Op 24 uren tijd worden aldaar 20 tot 30.000 kreeften gevangen. De staarten van de kreeften worden in 2 moderne fabrieken afzonderlijk in cellophaan gewikkeld in houten kisten gedaan en diepbevoren. Want bijna 100 % van deze kreeften worden uitgevoerd naar Amerika.

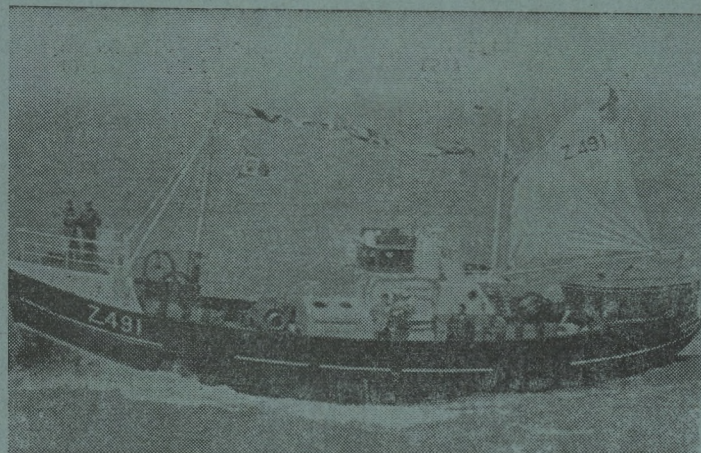
Wat de rest van de kreeften betreft, knijpers en kop, deze worden gezien de rijke vangsten eenvoudig weg met tonnen in zee geworpen.

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

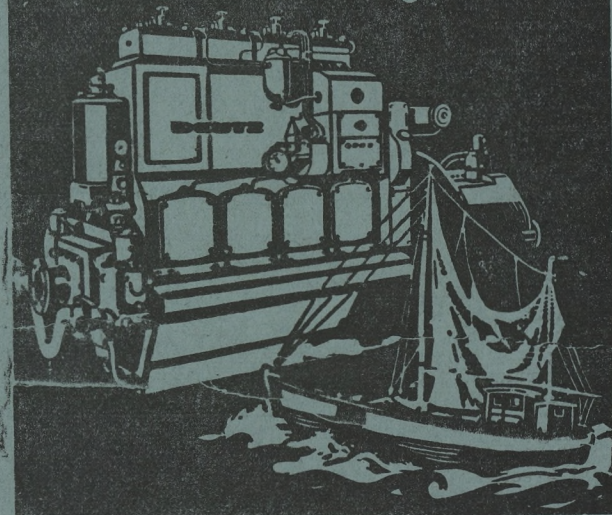
Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI,

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten
MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

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

*

BRUSSEL :

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

*

LUIK :

Tel. 23.33.93
Telegram : Leoneessel Luik



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

185V