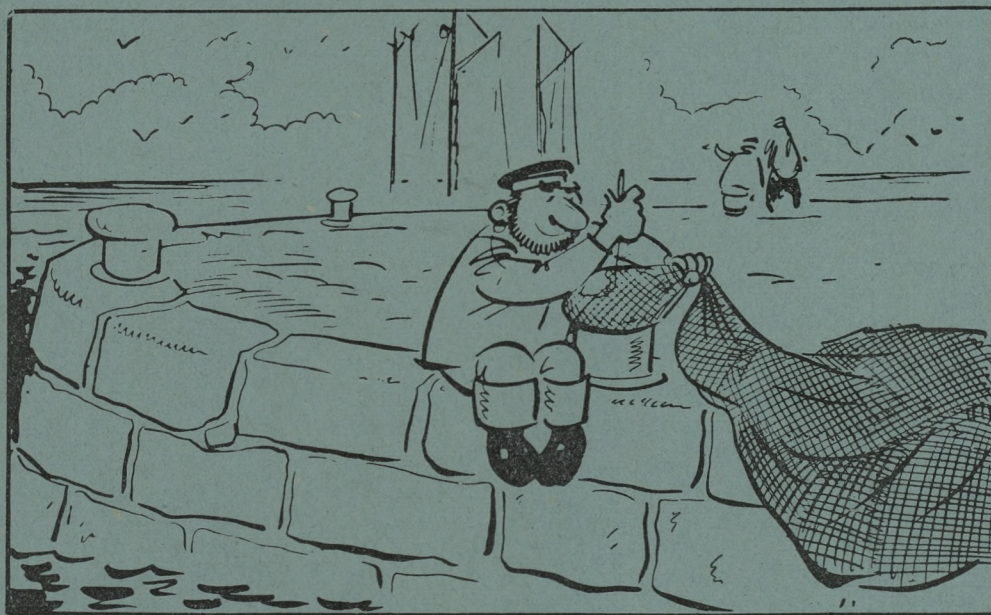




Het VISSERIJBLAD



Zo zag de tekenaar van «t Pallieterke» de Oostendse vissers hun netten herstellen

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)

HOTEL
AUGUSTA
 Café en Restaurant
 t.o. Station
 IJMUIDEN
 Tel. 4217

Nordischer
Maschinenbau
 RUD. BAADER LUBECK
 Alleenvertegenwoordiger
 voor Nederland
 A. Van Maarschalkerwaart
 en Co N.V.
 Keizergracht, 112
 Amsterdam Tel. 48945
 552

Wilco
 Een jaar volledige garantie

n.v. **AGENTS** en
HANDEL
 Maatschappij
 IJMUIDEN
 Telefoon 4527
 Voor alle vissersijbenodigdheden
 81

WERF I.S. FIGEE N.V.
 VLAARDINGEN

Nieuwbouw en reparatie
 van vissersvaartuigen
 (523V)

Alle soorten verse en
 bevroren zeevis
 Haring
 FIRMA
P. JONGEJANS
 ZEEVISGROOTHANDEL
 IJmuiden (Holland)
 Tel. kantoor 4752
 Tel. huis 5754-4778
 IMPORT EXPORT
 551

CHANTIERS et ARMEMENT
SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende
 H.R. 4006-4916 Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN
DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN METALLISEREN
 ELECTRISCH LASSEN AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS
 (157V)

Gerrit BLOM
 HARING-
 ZEEVISGROOTHANDEL
 IJmuiden Holland
 Tel. : Magazijn 4409 en 6084
 Tel. : Huis 7012
 550

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

Giessen
 KIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

VISSERSVAARTUIGEN
 Nieuwbouw en ombouw
 Levering en revisie van motoren
 Neptune trawlwinches
 Lister hulpmotoren
H. ZWART - IJMUIDEN
 Tel. 5459 - 5110

TE KOOP : DIESELMOTOR
CROSSLEY. Nieuw. 4 tijden,
 3 cyl. type BMW3, 42 HP.
 1.000 t/m. Omkeerkoppeling
 met reductor 2/1, aanzet door
 perslucht. Gewicht 1.570 kgr.
 Prijs : 95.000 F.
 Adres : SOCIETE BELGE
CROSSLEY, 24-26, Leopold II
 laan. Tel. 25.38.23 - 25.17.77,
 BRUSSEL.

TE KOOP : Een vissersvaar-
 tuig van 24 m lang. 6 m 40
 breed en 3.80 m diep. Br. T.
 71 en netto 19,20. Gebouwd in
 1939 op de werf Jules Denye,
 voorzien van een motor Deutz
 van 240 pk. Zich wenden Van
 Aelter, 11, Lindenstraat, Eve-
 re. 6297V

TE KOOP : VISSERSVAARTUIG
 O.3 volledig varensgeereed, garnaal-
 en viskorren. Alles beste staat.
 Voordelige voorwaarden. Z. w. 76,
 Voorhavenlaan of bur. blad.
 6394V

S.A.I.T.
 TOT UW DIENST
 VOOR ALLE
RADIO TOESTELLEN
VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD
 meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE 21, H. Baelskaal Tel. : 715.70	NIJEUWPOORT 18, Hoogstraat Tel. : 231.51	ZEEBRUGGE 4, Wandelaarstr. Tel. : 541.21
--	---	---

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

PRIJZENSLAG

HET Ministerie van Economische Zaken heeft de laatste dagen een zeer bijzondere aandacht gegeven aan de kwestie der visprijzen, aandacht die ons zeer verdacht voorkomt vermits het de bedoeling schijnt te zijn van dit bekende (en in visserskringen : beruchte) Ministerie om de prijzen aan verbruiker te doen dalen... en dit ten nadele van de producent.

Het Ministerie van Economische Zaken schijnt tot op heden nog niet te beseffen dat alle kostprijzen in de laatste jaren geweldig gestegen zijn. Of is het dit Ministerie soms niet dat de «indeks» opstelt en met alle mogelijke middelen de stand tracht te verbloemen ?

Het is toch dit Ministerie dat moet weten dat, zo de indeks stijgt, de lonen automatisch volgen, dat bijgevolg de prijzen van andere produkten en diensten eveneens volgen.

Er is weer spraak van een verhoging der belasting op de motorbrandstoffen. De tak vervoer die hierdoor eerst getroffen zal worden is een der bijzonderste toonaangevende takken in ons land en men mag toch za naïef niet zijn te veronderstellen dat het Vervoer de volledige last van deze prijsstijging op zich zal nemen om het dure leven te keer te gaan.

* * *

DE regering heeft zeker een lastige en moeilijke taak voor zich. De Wereldtentoonstelling slurpt ontzaglijke sommen op die tenslotte toch nog altijd maar een prestigeverrichting ten doel hebben. Prestigeverrichting voor ons land waarvan we de noodzakelijkheid in het kader van dit artikel niet te onderzoeken hebben.

Maar de kosten van deze aktie moet de gemeenschap dragen en als er niemand zijn centen wil opofferen om ze in de wereldtentoonstelling of de regeringspolitiek te beleggen, moeten die centen van ergens anders komen. Of liever op een andere manier geïnd worden. Vrijwillig gaat niet, dan maar verplicht door een verhoging van de belastingen. En aldus draait het molentje steeds harder en fijner door.

* * *

MAAR dan staat men ook met het vraagstuk der prijzen in het land. Voor de landbouw is alles nauwkeurig uitgestippeld : groenten, fruit en andere produkten mogen niet beneden een bepaalde prijs dalen, of er wordt een stop geplaatst aan de grens, ofwel komen er subsidies : rechtstreeks of onrechtstreeks om de boeren te helpen.

De prijs van het brood is een typisch voorbeeld van deze landbouwpolitiek. Mocht het brood uit uitsluitend buitenlandse tarwe gebakken worden, zou de broodprijs zeker lager zijn dan thans het geval is. De maalderijen zijn evenwel verplicht een bepaalde hoeveelheid binnenlands graan — dat zoveel duurder kost — in het meel te mengen. En om anderzijds deze verplichte prijsstijging te compenseren, worden belangrijke subsidies toegekend om de landbouw te helpen.

De broodprijs wordt kunstmatig gedrukt, maar wat de verbruiker wint door een lagere prijs betaalt hij meer aan belastingen die naar de boer vertrekken.

Ook hier gaan we geen oordeel vellen. De regering zit in een moeilijke erfenis verstrikt.

* * *

MAAR wat we niet begrijpen is dat men voor het brood, dat van allereerste belang is, bereid is dergelijke ingewikkelde offers te eisen van de bevolking. De voortbrenger mag zeker niet benadeeld worden bij deze operatie.

Vis daarentegen, waarvan de prijs nog altijd niet in verhouding is tot deze van andere produkten en waarvan de voortbrenger meer dan gelijk welke nijverheid te lijden heeft onder de voortdurende stijging der kostprijzen, moet ten alle koste goedkoper aan de verbruiker worden gebracht.

De grondstoffen en het materiaal dat de boer gebruikt, geniet van bevoorrechte steun van de regering. De produkten zijn beschermd tegen de invoer.

De reder en visser moeten het zonder dit alles stellen. In deze voortdurende prijsopbieding is het zeker wel de vis die de meest natuurlijke verloop kent. Er zijn immers niet de minste prijsbepalingen voorzien en de handelaar verkoopt aan de prijs die de klant wil geven of kan betalen.

De reder krijgt wat men hem geven wil, maar hier is de prijs niet in het minst aangepast aan de kostprijs. Als deze kostprijs in de afgelopen jaren met bijna 30 t.h. is gestegen, als de aanvoer geweldig daalt, dan nog is er geen invloed op de prijsvorming in de vismijnen te verwachten of te bespeuren.

* * *

DE enige bescherming die nog genoten wordt, is de kontingentering van de invoer uit Denemarken. Deze kontingentering, omgezet in cijfers van een handelsakkoord, is gesteund op een refentiejaar (1955) waarbij het de visserij betrekkelijk goed ging.

Maar nu heeft het Ministerie van Economische Zaken de zondebok gevonden. Het leven wordt duurder en duurder, goed. Het enigste waar dit Ministerie nog vat op heeft is de vis en nu moet de invoer uit Denemarken zo maar vrijgegeven worden.

Alsof dit zou medehelpen om de prijs van het brood, het Bier, de benzine, groenten en fruit, zelfs de bolhoeden — om in indekstermen te blijven — zou helpen beïnvloeden.

Maar dit Ministerie moet toch bewijzen dat ze met man en macht wil medehelpen om de prijsenslag te winnen tegen dat de 35 000 000 bezoekers naar onze wereldtentoonstelling komen kijken. En daarom was het niet moeilijk een gemakkelijk slachtoffer te vinden dat reeds sinds jaren ernstig ziek is.

J. H. K.

Brief van Stierman Lèèze



Beste Menschen,

'k Hebben daar een brief gekregen van mijn maat uit Brussel, de Kette, gelijk of dat je gijnder hem nu al apperpri moet begunnen kennen die een beetje zwaar op mijn maage gevallen is en dan'k eerst moeten verteeren voor dan'k der verder oover klappen. Dat is maar voor te zeggen dan'k mijn beste maat niet vergeeten hebben als ik een beetje wachten met dien brief van hem.

'k Zoeden't van deeze reize weere een keer moeten hebben oover de Langen. Me zijn weere vrienden, alle, hoe gaat dadde. Sichten dat brandje met die brand hadden niet meer geklapt, maar 'k kommen hem teegen in een kaffee en je zegt : 'k durven niet naar huis. 'k Zeggen, allez, ister eentwaddde thuis met je vrouwe ? 't Is toch niet erg zeeker ? Nu is't, niet erg, zegten, maar 't gaat erg zijn als ik thuis-kommen en 'k willen heur van 't assiesenhof en mijn van den heemel spaaren, 't is nog veels te vroeg, voor dood te gaan. 'k Zeggen: heb je nog niet thuis geweest in de laatste daagen messchien ? Neen'k zegten, 'k kommen uit 't ospitaal.

'k Zeggen : uit 't ospitaal en 'k heb je verleeden weeke nog zien dansen met dat schoon bloendje op 't bal van de kreemaglas-marchands. Juuste, zei de Langen, mijn vrouwe had het ook gezien en 'k zitten ik hier nu zi.

En 't eene woord bracht het andere mee en zoo vernaamen 'k de triestiege hiestoorie van de Langen zijn liefde in 't meervoudige. 'k Zeggen : en waarom zijt je gij der tonne mee getrouwd ? Ehwel zegten, omdat 't eenigste lief was dan'k chanse mee hadden en 't is algelijik nog op een ongeluk uitgedraaid.

Allez, zegt de Langen, mijn eerste lief dan'k hadden, 'k wierden gevraagd bij heur ouders voor den eerste keer voor kennesse te maaken. 't Was deftig volk en 'k moesten meeeten. Me zetten ons aan taafel, ik zijn kik aal die chiechie niet gewend, maar allez, wat doet je om aan een vrouwmensch te geraaken, je doet mee met den hoop. 'k Krijgen mee vleesch, 't was nogal een taaje lap of 't mes sneed niet goed, maar in eene keer dien bieftstik schoot uut, vloog oover de taafel en rechte in 't midden in de saussepot. 't Spetterde langst alle kanten, je spreekt dikkersten van eenen zijn sause te geeven, ewel, ze hebben daar allemaale goed hulder sause gehebt. Ter schoot biekansten niettent meer oover voor mijn en voor beleefd te zijn vroegen 'k aan aal die menschen roend de taafel gelijk of dan'k geleerd hebben op 't sgoole: Ter moet zeekersten niemand geen sause meer hebben ? 't Schient dat dadde verkeerd is, je moet volgens de reegels wel vragen ofdatter niemant sause moet hebben voor dat je 't ollemaale pakt voor jen eigen, maar je moet zeggen: wie moet er nog sause hebben, maar dat paste allesziens niet op dat moment.

't Schijnt dat ze achter mijn rik dat meiseje ofgeraan hebben van met mijn te trouwen en 't is azoo ofgegrocht.

'k Vrijden tonne met een andere

en me hadden randee voe in een kreemerie. Je mag me gelooven of niet, maar die Rosse kwam het niet af en 'k hebben daar gesleegen drie uren zitten wachten achter heur voor dat ze 't ofkwam.

Zaag je ze zoo geeren? vroegen'k. Bah jat en neen't. 'k Zeggen : je moest algelijik zot geweest hebben van dat kiend, ik zoeden weggegaan zijn achter een ure, zeije. Ja, zei de Langen, goed en wel, dat is gemakkelijker gezeid of gedaen, maar 'k en mochten niet weg van de baas. Was 't misschien famielje van heur, vroegen 'k. Neen't, zei de Langen, maar 'k hadden geen geld voor me konsommaache te betaalen. Maar 'k hebben 't sebetsent afgemaakt, je ziet dat van hier dan'k dadde nog een keer zouden willen teegenkommen hebben.

Ja't, Stierman, zeiten, 't leeven gaat alzo. Me voorlaaste lief dan'k hadden, 'k zaaten der een keer mee thuus te vrien, bij heur op de kanapee en me hadden de lucht uitgelaaten voor bespaarienge te doen. Almeteenkeer heur vaader en heur moeder kommen op 't oenverwachts thuus. 'k Zeggen teegen dat van mijn, je moet geen geruchte maaken, ze gaan het noois weeten dan'k hier waaren, ze gaan dan geen slechte gedachten hebben, en 'k gaander van oender schuufelen van os ze weg zijn. Maar jaa't. Den ouden schuufft met zijn groote voeten oover de mijne, je valt teegen dek en een geluk met een oengeluk, je sleept de lampadeer mee in zijn vol en natuurlijk de lampe is kapot. 'k Zeggen : je moet niet verschie-ten, 't is ikke, 'k waaren juuste aan 't zoeken achter dat wat datter kapot was aan den elletriek, maar je hebt het gij nu geheel en gans naar de kloefen geholpen. Allez, 't is wel, zegten, maar als je achter een kappotte plomb zoekt, de tableau staat in de kelder en niet op de kanapee. Ik naar beneen, zegt de Langen. 'k Trekken de koerang af, 't was 't eenigste dan'k kunnen van elletriek, 'k foefelen en 'k mooschen een beetje aan de plombs voor te toogen aan mijn schoonvaader tewege die met een keerse stoend te luchten dank der eentwaddde van kosten. 'k Steeken weere de stroom op en 'k roepen naar booven : ja draait maar een keer aan den interropteur. 't Was wel een slag, 'k meenden dat geheel thuis in de lucht gieng en 't was gedaen met elletriek en met vrien. 'k Kreegen mijn bon.

Nu als ik met de laaste getrouwd zijn, 'k Zeggen teegen heur, luis-tert een keer goed. Je weet noois wat datter kat gebeuren met mijn en 'k hebben een leevensverzeekerienge gepakt, daarmee gaat je niet moeten der mee inzitten alster moeste eentwaddde gebeuren met mijn. 't Is wel een beetje veele geld, maar ja, je toekomst is verzeekerd.

Wel luustert een keer, zei mijn vrouwe, dat veele geld kan je uutsaaren ook, 'k gaan ik niet meer den dokter moeten haalen voor joen os je ziek zijt. Dat is ook profijt. En azoo, zegt de Langen, kan je gij mijn geschiedenis. 'k Zeggen, 't is juuste van passe want 'k hebben daar een sukkelaare die zou willen trouwen en 'k

Na het vergaan van het Duits schoolschip Zijn ulatten het reddende middel op zee?

EEN DURE LES

Uit wat voorafgaat blijkt eens te meer het groot belang welke dient gehecht aan moderne reddingsmiddelen.

Hier is eens te meer gebleken dat waar het meer dan een uur duurt om een reddingboot over boord te krijgen, zo zulks tengevolge van de storm nog mogelijk is, dit zou vermeden worden met de moderne reddingsvlotten waarover men thans beschikt.

Het komt er alleen maar op aan zo'n vlot dat amper 50 kgr weegt, in zee te gooien, er een trek aan te geven en in minder dan 15 seconden, vlugger kan het niet, er in te kruipen, beschut tegen wind, koude en water, met daarenboven een voorraad voedsel voor minstens 3 dagen en 3 nachten.

Dit treurig ongeval zal eens te meer velen doen nadenken en in het belang van de vele mensenlevens zouden dergelijke vlotten VERPLICHTEND dienen gemaakt te worden.

Ook voor de Staat en Ongeval-lenkas, is het verplichten zo'n vlot aan boord van elk schip te nemen, de redding van mensenlevens en van millioenen uitgaven welke er het gevolg van zijn.

Vorige week had de Hogere Overheid de gelegenheid door de Cooperatieve redersvereniging SCAP in de Oostendse vissershaven met zo'n vlot proeven te zien nemen.

Het vlot dat in een eenvoudige zak staande aan boord, 50 kgr weegt en 15 sek. ontplooid is tot een prachtig vlot waarin 10 man kunnen plaats nemen en waarvoor er voedsel en drinken voor 3 nachten en 3 dagen voorhanden is. Het jaarlijks onderhoud van zo'n vlot kost niet meer dan 500 F. Aan de vissers te behoorlijk te bergen en de onderrichtingen te volgen die bij de behandeling gegeven worden.

De Oostendse rederscooperatieve SCAP, H. Baelskaal, Oostende, heeft hier een mooi initiatief genomen en heeft er zelfs voor gezorgd aan alle vissers-reders welke zo'n vlot aanschaffen, met eigen volk een demonstratie te kunnen geven.

OPGEVIST GEMERKTE TONG

Toen de Z.251 schipper André Dhauw ter visvangst was, werd bij het sorteren van de vis een gemerkte tong opgemerkt, die een lengte had van 35 cm en waarop volgende kenletters vermeld stonden E. W. 657. Deze gemerkte tong werd aan dhr Luyens waterschout te Zeebrugge overhandigd, die het verder overmaakte aan de Zeewetenschappelijke Diensten te Oostende. — Z.

Enkele weken geleden is 't Amerikaanse transportschip «Geiger» met de vijf overlevenden van de 93-koppige bemanning van het Duits schoolschip «Pamir» de haven van Casablanca in Afrika binnengevaren. Uit het verhaal van een der overlevenden blijkt, dat het schip plots door een storm verrast werd en de viermaster kapseisde vóór de bemanning in staat was een reddingboot te strijken.

Ook de zeilen konden niet meer gestreken worden en werden met messen losgesneden. Dit lid vertelde verder :

Het schip kreeg steeds meer slagzij, tot meer dan 40 graden.

De inclinatiemeter kon geen grote slagzij aanwijzen.

De hoek van het dek was zo stell, dat men er onmogelijk staan kon. Toen de slagzij nog erger werd begon de bemanning in zee te springen en in het water te vallen.

Terwijl wij sprongen kwam de een boven op de andere terecht en velen werden onder water gedrukt. Daardoor zijn er vermoedelijk zoveel verdronken.

Toen zij eenmaal een eind van het schip verwijderd waren, vormden de overlevenden kleine groepjes, die begonnen uit te zien naar reddingboten en reddingvlotten die van het schip losgetrokken waren.

BOOT ONTDEKT

Na ongeveer één uur gezwommen te hebben, ontdekte de groep van Duemmer een boot die op ongeveer 100 meter op de golven dobberde.

«Die boot moeten we hebben», riepen we.

Het duurde zowat een uur voordat we de boot te pakken kregen, ten gevolge van de hoge golven die ons het uitzicht belemmerden.

De wind was zo sterk dat deze het schip tegen de overlevenden opdrukte, waardoor deze gedwongen werden snel te zwemmen om aan het drijvende schip te ontkomen.

Niemand had de tijd zich over anderen bezorgd te maken. Iedereen moest voor zichzelf zorgen. We hadden maar één gedachte : weg, weg van het schip.

In onze groep waren nog ongeveer tien man toen we de boot bereikten. Zij kwamen tot de ontdekking dat de boot in zeer slechte conditie was, bijna zo goed als geheel ondergelopen.

De meeste lucht tanks van de boot waren ook vol gelopen en het enige waarop zij dreef was haar eigen hout.

«Wij smeten alles wat maar even wog over boord».

En dan vertelt diezelfde Duemmer, hoe zij na 56 uur gered werden met hun boot.

gaan 't sebetsent een keer in de gazette schrijven en 'k hoopden dat 't allesziens niet te late is en dat-den kannen wachten hebben achter mijn goeje raad.

Stierman Lèèze.

(Vervolg onderaan kol. 3)

V.B.Z.-KALENDER

Zaterdag 12 oktober :

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

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



Kleine vis sparen

voor later !

Vist met

voorgeschreven

netmazen !

**HOGERE
ZEEVAARTSCHOOL
TE ANTWERPEN**

**UITSLAGEN
VAN DE EKSAMENZITTIJD**

De eksamenzittijd van september in de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen gaf volgende uitslagen :

Officier Werktuigkundige Tweede Klasse : Delcourte M.G., onderscheiding (Frans) ; Torreele J.W.I., voldoening (Nederlands).

Kapitein ter Lange Omvaart : Rammer G. Grote ondersch. (Frans) Mandeville P. M. R., onderscheiding (Nederlands).

Aspirant - officier : Fordham H.L. ondersch. (Frans) ; Genart F. ondersch. (Frans) ; Dorchymont J., voldoening (Frans) ; Caudron C., voldoening (Frans) ; Schoevaerts J., voldoening (Frans).

WALKAPITEIN

**EMIEL TRATSAERT
TEN GRAVE GEDRAGEN**

Donderdag was ons blad reeds ter pers, toen we het plots overlijden vernamen, van walkapitein Emiel Tratsaert, een der beste schippers welke de Rederij N.V. Motorvisserij gekend heeft en die sedert Nieuwjaar walkapitein was.

Emiel, bijgenaamd « Galle » was pas 47 jaar.

Hij heeft vanaf zijn prilste jeugd zijn vader op zee gevolgd en had de grote verdienste niet alleen een bekwaam visser, maar een zeer harde werker te zijn !

Zijn rederij heeft hij steeds met hart en ziel geënd en hij mocht tevens aanzien worden als een der knapste schippers van de Belgische vissersvloot. Maandag werd zijn stoffelijk overschot te 11 uur in de kerk van S.S. Petrus en Paulus te Oostende bijgezet.

Een zeer grote menigte woonde de begrafenis bij waaronder ook de beheerders van de N.V. Motorvisserij en Ostend Stores, geleid door de heer Lucien Decrop zelf. Talrijke kronen en bloemen gaven een laatste blijk van de grote waardering welke de knappe zeeman in visserijkringen genoot. Ook bij de P. V. zat de vlag ten teken van rouw halftop, zoals dit het geval was bij de Motorvisserij, Ostend Stores en Morubel.

Ons blad biedt aan zijn achtbare familie en de rederij, zijn innig rouwbeklag aan in het groot verlies welke zij komen te ondergaan.

**De prijzenkommissie over de
prijzen van vis**

Op verzoek van de kleinhandel in vis, kwam de prijzenkommissie van het Ministerie van Economische Zaken een tweede maal bijeen.

Bij Ministeriël Besluit van 15 maart 1949 werden verschillende winstmarges vastgesteld volgens de soort vis en de manier waarop ze te koop aangeboden wordt.

De Nationale Federatie der Viskleinhandelaars van België beweert dat deze winstmarges voor haar te klein zijn, vooral wanneer het gaat over goedkope vissoorten.

Inderdaad, wanneer men nagaat dat voor verkoop van vis op zijn geheel maximum een winst van 30 ten honderd mag genomen worden, betekent dit bijvoorbeeld op een vissoort die de handelaar 10 fr. inkoop, dat hij slechts 3 fr. winst mag nemen per kgr., doch hiervoor de vis moet kuisen en inpakken.

Om deze redenen zagen de meeste kleinhandelaars er van af goedkope vissoorten te verkopen.

Maandag werden de vertegenwoordigers van produktie en handel om advies gevraagd omtrent deze punten De handel was er natuurlijk voor te vinden om alle winstbeperkingen af te schaffen. De invoerhandel deed er nog een scheffe bij en verklaarde meteen de afschaffing van alle invoercontingenten te vragen om de prijzen aan de verbruiker te doen dalen.

De produktie was wel akkoord dat de handel, door een ruimer winstmarge op de goedkope vis aangevoerd wordt meer dergelijke vissoorten te verkopen. Wat de meest gekende vissoorten betreft, de prijs in aanmerking genomen, is de toegestane winstmarge zeker voldoende.

Wat de vrijmaking van de invoer betreft, hierop kon zeker niet ingegaan worden. De toestand in het

visserijbedrijf laat niet toe nog groter toegevingen te doen.

Het comité was algemeen van mening een proef te doen tot Pasen met vrijgave van de winstmarge op de visverkoop in het klein en vrijgeving van alle invoer. Hiertegen werd van de zijde der produktie protest aangetekend. Dergelijke handelswijze zou tezelfdertijd slaan en genezen betekenen : de slag zou zeker hard te verduren zijn, zo de invoer wordt vrijgelaten, terwijl het nog sterk te betwijfelen valt of de verhoogde verkoop van kleine vis een winst zal betekenen voor de produktie.

Dit was dan ook algemeen de mening van de leden van de prijzenkommissie, waarvan enkel een kleine minderheid voorstelde ook de visinvoer vrij te laten stellen.

De beslissing ligt nu bij de Minister van Economische Zaken, die thans de bewijzen heeft wat hij met de zeevisserijrijverheid voor heeft.

**Prijskamp voor de
beste viskok**

Op maandag 4 november gaat in de Kursaal te Oostende de eindwedstrijd door voor de prijs « Prosper Montagnée ». De opgave luidt dit jaar als volgt : het bereiden van een koude visschotel met eenvoudige vissoorten.

Na de wedstrijd gaat een feestmaal door waar 300 deelnemers hun voeten onder tafel zullen schuiven en gelegenheid krijgen, naast een andere visschotel, de geprimeerde onderwerpen te proepen.

**DE TOEGEVOEGDE
WERKKRACHTEN
BIJ HET
ZEEWEZEN
TE OOSTENDE**

**Worden niet
beschouwd als
rijkspersoneel**

Volksvertegenwoordiger Goetghebeur heeft aan de minister van Verkeerswezen volgende vraag gesteld in verband met het personeel der werkhuizen van het Zeewezen te Oostende : minister Troolet heeft aan een afvaardiging van bedienden der parastatale instellingen, die afhangen van zijn departement, verklaard dat hij over een maand de regularisatieexamens zal uitschrijven. Hij heeft besloten geen enkel diploma te vergen, noch leeftijds-grens.

Graag vernam ik van de minister van verkeerswezen of hij niet overweegt diezelfde maatregel te nemen voor het personeel der werkhuizen van het Zeewezen te Oostende.

Er is daar personeel welke reeds jaren in dienst is en die om wille dat zij de dertig of vijfendertig jaar overschreden hebben, niet meer toegelaten werden tot het examen.

Antwoord : Bij de werkhuizen te Oostende van het Bestuur van het Zeewezen, zijn geen tijdelijke personeelsleden, die de leeftijds-grens van dertig jaar overschreden hebben.

De tijdelijken die daar onlangs in dienst zijn getreden, werden aangeworven in afwachting dat de uitslag van de in te richten vergelijkende toelatingsexamens tot de proeftijd in hun onderscheiden graad, zullen gekend zijn.

De vraag van het achtbaar lid betreft waarschijnlijk de toegevoegde werkkrachten bij de werkhuizen te Oostende.

Deze werklieden worden, naargelang de behoeften op ieder tijdstip, door tussenkomst van een privé bij aanbesteding aangeduide aannemer, aangeworven en tewerkgesteld.

Zij maken geen deel uit van het Bestuur van het Zeewezen en vallen niet onder toepassing van het statuut van het Rijkspersoneel. Zij worden als buitenstaanders behandeld en niet als aan parastatale instellingen behorend personeel.

REDERS,

VOOR GROTE KEUS LOODZEILKETTINGEN

IS ER SLECHTS EEN ADRES :

S. C. A. P.

27, H. BAELSKAAL, OOSTENDE

Tel. 729.51

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

DEWEERT Albert, schipper van de O.77, werd, bij het inladen van het ijs, de rechterhand gekneld tussen de verschansing en de bollaard. Hierdoor liep hij een verwonding op aan de middelvinger.

DESAEVER Michel, matroos aan boord van de O.160, werd door een golf omvergoorpen. Hierdoor werd hij tegen de verschansing gesmeten.

HALLEMEERSCH Frans, kapitein van de treiler O.293, kreeg een prik van een staaldraad in de rechterhand en arm.

TANGHE Henri, stuurman aan boord van de O.160, werd omvergoorpen door een zware golf. Hierbij liep hij een spierscheuring op in de linkerdijs en is hij een tiental dagen werkonbekwaam.

PARKIN Kenneth, matroos op de O.174 «Résistance» van de rederij Seghers, werd bij het vieren van de korre, de rechterhand gekneld tussen de kam en het buiktouw. Naderhand bleek dat het slachtoffer een breuk van de duim opliep.

LAFORCE Fernand, schipper-reder van de O.77, kwetste zich aan de rechtermiddenvinger.

ZEEBRUGGE

WITTERWULGHE Louis, matroos op en reder van de Z.598, kreeg een slag van het korretouw tegen het linkeroot. Het slachtoffer was behulpzaam bij het losmaken van de korre, hetwelk vastgeslagen was aan een wrak. Door de erge kwetsuren is hij een tweetal maanden werkonbekwaam, en diende vervoerd te worden naar de kliniek.

SCHADEGEVALLEN

OPGESLEEPT

Toen de Z.441 schipper-eigenaar Van Waes ter visvangst was, viel de motor plotseling stil. De oorzaak van het motordefekt kon niet gevonden worden en men was genoodzaakt de hulp in te roepen van de Z.548 die zich in de nabijheid bevond. Schipper René De Vos van de Z.548 nam het defekte vaartuig op sleeptouw en bracht het veilig de haven van Zeebrugge binnen.

AS VAN LIER GEBROKEN

De O.174 was ter visserijgronden van de Smalls, toen de korre vast-sloeg waardoor de as van de lier middendoor brak.

De O.115 hielp de korre van de O.174 verder inwinden en kon koers gezet worden naar Oostende, na eerst Brixham te hebben aangedaan met defecte pomp.

VASTGESLAGEN AAN WRAK

De O.177 sloeg tijdens de garnaalvisserij vast aan een wrak, waardoor de bakboordgalg gans geplooid werd en het dek ontzet.

Met het aan boord nemen van het net, geraakte de korretouw in de schroef, zodat de O.177 zich door de O.91 moest laten opslepen.

Ook de O.4 van Henri Devriendt sloeg met korre vast aan wrak. Schade werd aan dek en mast veroorzaakt alsook aan het vstuig.

ADAMS Louis, schipper-reder van de Z.323, is uitgeleden toen hij werkzaam was in de machinekamer. Hierbij viel hij op een bank en liep een ribbenbreuk op.

COUWYZER Gustaaf, matroos aan boord van de Z.478, is eveneens uitgeleden en op een bakplank gevallen, toen hij hielp de korre binnenhalen.

VANTORRE Gerard, motorist aan boord van de Z.552, werd gekwetst door een enterhaak aan het achterhoofd.

COUWYZER Gustaaf, schipper van de Z.493, is tengevolge van het slingeren van het vaartuig uitgeleden. Hij kwam terecht tegen de «douche» en kwetste zich hierbij in de lendenstreek.

RAU Victor, matroos aan boord van de Z.547, prikte zich bij het splitsen van een staaldraad in de rechterpink.

MARTENS Albert, matroos op de Z.104, prikte zich bij het sorteren van de vis in de rechterhand. Daar de wonde aan de pink verzwor is hij een tiental dagen werkonbekwaam.

VANDIERENDONCK Gustaaf, kreeg bij het winden van de korre een ijzersplinter in het rechteroot, terwijl hij werkzaam was als schipper van de Z.499.

NIEUWPOORT

VANSEVEREN Roger, motorist aan boord van de N.790, kreeg een staaldraad tegen het linkeroot, terwijl hij een kabel afkapte.

Westhinder lichtschip opnieuw aangevaren

Maandagavond, rond 20.30 uur werd het lichtschip «West-Hinder» voor een tweede maal in een maand tijd aangevaren. Deze keer was het het Amerikaans Libertyschip : John Possman, komende uit Sluiskiel op ballast dat het lichtschip mid-scheeps aanvaarde. Gelukkig werd geen schade onder de waterlijn aangebracht, zodat het lichtschip nog drijvende bleef.

De bemanning kon dinsdag normaal afgelost worden. Het zwaar beschadigde schip zal eerstdaags naar Oostende gesleept worden om deze nieuwe schade te herstellen.

NIEUWPOORT

MOTORYACHT IN NOOD

Een klein motoryacht bemand met drie personen waaronder twee mannen en een vrouw welke op ongeveer 1 mijl in zee was, noord-west van de Nieuwpoortse havenmond, verkeerde rond 21 uur in nood wegens motorpech en vroeg om hulp door middel van noodseinen. Het yacht «Stinker» die de yachthaven verlaten had bij kalm weder en behoort aan de heer Van Malderen uit De Panne kreeg plots motordefekt zodat het op drift sloeg. De bemanning werd verplicht bij middel van noodseinen de aandacht op zich te trekken. Deze werden gelukkig opgemerkt door de van dienst zijnde loodsman Gilbert Aerts die onmiddellijk alarm maakte. De redemotorboot nr elf onder bevel van waterschout Van Loo en matroos Marcel Rathe voor de haven uit om het in nood verkerende yacht hulp te bieden. De bemanningsleden van het yacht werden aan boord van de reddingsboot genomen waarna het vaartuig op sleeptouw werd genomen. De loodsdienssten slaagden er in de «Stinker» rond 22 uur dus ongeveer één uur later veilig in de vlotkom te meren. De wachtendienst van het loodswezen mag geluk gewenst worden om het stipt volbrengen van hun dienst die een voortdurende bewaking van de zee vergt. Het yacht «Stinker» is een klein vaartuig van ongeveer 8 meter lengte en is aangesloten bij de yachtklub Nieuwpoort. — N.

Wijzigingen in de vissersvloot

OOSTENDE

Verbetering pk. motor :
O.111 «Nathalie»
Motor Moës 75 pk. in plaats van 80 pk.

Afstelling motor :

Z.512 «Leon-Laura»
Motor Kromhout, 90 pk. afgesteld op 79 pk.

NIEUWPOORT

Verandering van motor :

N.71 «De Maria»
Mercedes Benz nr 7503764 jaar 1957. 55/48 PK.

ZEEBRUGGE

Verandering van eigenaar :

Z.425 «Research»
Op 19/9/'57 eigendom geworden van Pierloot Maurice, Graaf d'Ursellaan, 33, Heist a/Zee ;

Verandering van tonnemaat :

Z.442 «Jeannine Andre»
Op 20/9/'57 is T.M. geworden : 19.31 bruto en 4.93 netto.

Verandering van kracht van motor :

Z.442 «Jeannine - André»
Op 20-9-57 is de pk. motor geworden : 80/70.

Brevetten, diploma's en vergunningen voor de koopvaardij en de zeevisserij

(Koninklijk besluit van 16 november 1929)

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

Brevet van luitenant ter lange omvaart : Coppenrath E.-M. ; Den Tandt P.-H.

Brevet van schipper ter kustvaart, Strubbe E.-J. ;

Brevet van mecanicien 2e klasse : Nowakowski L.-A. ;

Brevet van machinist voor motoren met inwendige verbranding : Cornelis R.-E.

Visserij in de territoriale wateren

Op verzoek van de Franse overheid zou toelating gegeven worden, om met ingang van 15 oktober as. de ijle haringvisserij in de wederzijdse kustwateren van Frankrijk en België te beginnen. Van Belgische zijde werd gevraagd om dezelfde datum te behouden voor de aanvang der sprotvisserij in de wederzijdse territoriale wateren.

HOOGWATER OOSTENDE

11 vrij	02.10	48	08.42	7
	14.20	49	21.01	6
12 za	02.40	48	09.13	7
	14.54	49	21.33	7
13 zo	03.14	47	09.46	8
	15.29	48	22.04	8
14 ma	03.51	46	10.21	9
	16.11	47	22.40	8
15 di	04.29	44	11.04	9
	16.56	45	23.28	10
16 wo	05.20	43	—	—
	17.55	44	12.01	10
17 do	06.25	41	00.30	12
	19.13	43	13.08	11



FIRMA R. Huysseune ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv. 540.06
Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse gepelde garnalen

Thuisbestelling in de grote centra Verzendings in gans het land

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

Fiberglas - boten

Fiberglas is een product dat in de laatste jaren ook in de scheepvaart ingang vindt omdat het talrijke voordelen bezit. Fiberglas wordt gebruikt om boten te maken, er zijn zelfs yachten uit fiberglas en wie weet waarheen het nog leiden zal. Teneinde onze lezers voor te lichten, hebben we van de Firma Marine Motors, welke agents is van fiberglas-boten, enkele inlichtingen bekomen over dit nieuwe produkt.

In de laatste tien jaren is men er tamelijk vlug toe gekomen versterkte plastische constructies uit fiberglas aan te wenden voor het bouwen van kleine vaartuigen. Reders hebben deze evolutie van dichtbij gevolgd en steeds meer schepen van alle grootten tot de grootste passagiersschepen worden thans uitgerust met reddingsboten uit fiberglas.

De aard zelf van het fiberglas, een samenstelling van polyesterhars, maakt het produkt ideaal voor het bouwen van boten: het is licht, kan niet rotten, is niet blootgesteld aan corrosie en vraagt geen groot onderhoud, zelf geen verf omdat de kleur in de stof zelf aangebracht wordt. De rompen worden gegoten uit één stuk zonder naden. De boot kan bijgevolg voor onbepaalde tijd op dek worden geplaatst zonder er zich te moeten om bekommeren en met de zekerheid dat, wanneer ze te water gelaten wordt, deze volledig droog en zonder lek zal zijn.

De romp is soepel genoeg om te weerstaan aan slaan tegen het schip bij het te water laten, zonder te versplinteren of andere schade op te lopen. Mocht er enige schade aan de fiberglasboot komen, is deze gemakkelijker te herstellen dan gelijk welke constructie, geen speciale stielkennis is noodzakelijk vanwege de hersteller. Herstelkisten, welke goedkoop geleverd worden, zijn in alle delen van de wereld reeds geleverd en tot nu toe werd geen enkele moeilijkheid ondervonden om schaden te herstellen.

Talrijke dingies in fiberglas van 9 en 12 voet zijn reeds in gebruik bij de Royal Navy en de R.A.F., als afhaalboot voor motorboten en andere schepen. Voor dit werk hebben ze bewezen bijzonder geschikt te zijn. Hierna publiceren wij een verslag van de Admiraliteit betreffende twee dergelijke schepjes die in 1955 gebruikt werden bij een expeditie naar de Zuidpol. Deze schepjes werden zodanig populair dat een aantal nieuwe werden besteld om deel te nemen aan de «PROTECTOR'S» expeditie in 1956 en 1957. Een aantal fiberglasboten van 12 en 15 voet met bijkomende bescherming tegen ijs werden onlangs geleverd aan de zuidpoolbasis op de Falkland-eilanden.

Voor dienstgebruik zijn speciale «zwaar-werk» versies van de 12 en 15 voet dingies gebouwd. Deze zijn van zwaarder konstruktie teneinde te kunnen weerstaan aan de «misbruiken» waaraan ze blootgesteld

zijn. Deze modellen werden eveneens aangenomen door handelsverenigingen en eigenaars van middelgrote schepen. Deze boten worden gebruikt voor havenwerk of als reserve-reddingsboot.

Talrijke yachten en kleine eenheden, zoals vissersvaartuigen hebben een standaard dingie voor algemeen gebruik. Ingebouwde tank maken deze boten tot ideale reddingsboten. Zo wordt gemeld dat een dergelijke boot, overboord geslagen in het Engels Kanaal, op ongeveer 1.000 mijl buiten de portugese kust opgepikt werd, wel vol water, doch nog altijd drijvend.

Thans wordt een fiberglas reddingsboot van 36 voet beproefd voor de «Orient Line». Zo de proeven lukken zal een reeks besteld worden voor de «ORIANA» die in 1960 moet in dienst genomen worden.

Deze boot is de grootste reddingsboot die tot op heden uit dergelijk materiaal gebouwd werd. Ze weegt 5 T. en biedt plaats aan 144 personen. Ze wordt aangedreven door een 3 cilinder luchtgekoelde dieselmotor die 33 PK ontwikkelt. Sturen geschiedt met wiel, ze bevat verder water- en brandstoftanks uit fiberglas en het gehele binnenwerk, inbegrepen zitplaatsen en motorkast is uit hetzelfde materiaal gebouwd.

Deze boot werd op verschillende manieren beproefd. De zwaarste was zeker wel de valproef: Van een hoogte van 10 voet met 100 p.c. overbelasting (in plaats van de normale 25 p.c. bij houten boten) weerstond de fiberglasboot deze proef, opgelegd door het Ministry of Transport, met alle mogelijke glans. Tijdens de dienstproeven werden er twee reizen naar Australië gemaakt. De Maatschappij verklaarde zich uiterst tevreden over deze proeven.

De Admiraliteit zelf schreef een schitterend verslag over fiberglasboten (officieel stuk No: MATM/3158/56) het luidt als volgt.

Tijdens de laatste jaren werden door het Visserijwachtschip «Protector» verscheidene reizen gedaan naar de zuidpool om Engelse basissen te bezoeken en allerlei opdrachten uit te voeren. Dit bracht onder meer mee dat talrijke landingen op blootgesteld en onbewoonde kusten moesten worden uitgevoerd en in 1955 besloot men twee 9 voet TOD

fiberglas dingies aan boord te nemen teneinde het gebruik van deze eenheden voor dergelijk zwaar werk te beproeven. Dit gebeurde tijdens de wintertocht van dat jaar. Het rapport beschrijft de proeven aldus.

Men had vastgesteld dat, om de Engelse basissen op de zuidpool te bezoeken, landingen moesten gedaan worden op open kusten met de boten van het schip. Het was bijgevolg noodzakelijk een kleine dingie te bezitten welke hiertoe kon gebruikt worden. De fiberglasdingies van 9 voet welke hiervoor gebruikt werden, bewezen zeer succesvol te zijn voor dit werk. Ze zijn licht en gemakkelijk te behandelen en kunnen, wanneer dit nodig is, vervoerd worden boven op het dekzeil van de motorboten. Ze kunnen gemakkelijk opgeborgen worden: aan lichte lijnen opgehangen aan de dekhoofden.

Landingen werden uitgevoerd bij aanzienlijke grondzwel op rotsige kust. Houten boten zouden hierdoor belangrijke schade hebben geleden. De fiberglasdingies liepen slechts lichte schrammen op in de romp. Deze schrammen konden gemakkelijk hersteld worden met het hars welke in de herstelkisten voorzien is. Een bijkomend voordeel van deze dingies welke nochtans niet voorzien was, is dat ze gemakkelijk kunnen gebruikt worden voor het landen op plaatsen waar zeewier (kelp) is: hun licht gewicht en zeer gladde oppervlakte brengen hen licht door de dichtste zeewieren heen, wat bij een houten boot onmogelijk zou geweest zijn. Ook dit was van onschatbaar nut.

De twee dingies werden per ongeluk beschadigd. De ene door verplettering, de andere door een vallend gewicht. Als enige schade merkte men enkele stervormige splinteringen in de romp. Deze konden uitgesneden worden, op een oppervlakte van 10 en 12 vierkante duim en vermaakt door de scheepsbemanning zelf, bij middel van de herstelkist, in minder dan de helft van de tijd die nodig is om een houten boot te vermaken. Een herstelling van een dubbele verbuiging kon gemakkelijk gedaan worden door middel van een kleine ankerspil en enkele houten wiggen, en dit met uitstekend resultaat.

VOOR DE SPROTVISSERS DIE NIEUWPOORT AANDOEN

Nu het sprotseizoen voor de deur staat moeten de sprotvissers het hiernavolgende in acht nemen:

Voor de vissers die hun visplanken niet in een bergplaats onderbrengen worden verzocht deze op de aangeduide plaats te zetten en met wat verf het nummer van hun vaartuig op de planken te schilderen. Na het seizoen zal dit heel wat verraaring en tijdverspillend zoeken uitsluiten en zal elk vlug zijn eigen materiaal kunnen terug oppikken.

VERKOOPUREN EN REGELING

De verkoop van sprot zal geschieden op het uur en het half uur dit vanaf 17 uur tot de laatste verkoop van 20 uur.

De schippers worden ten zeerste aangeraden van zodra het vaartuig gemeerd ligt, onmiddellijk hun «staal» (3 à 4 kgr.) vis te brengen en de gevangen hoeveelheden op te geven. De verkeerde handelswijze van sommige vissers die wachten om hun «échantillon» binnen te brengen tot dat ze de sirene horen blazen, kan niet anders uitvallen dan ten nadele van de visser zelf gezien de handelaars over de nodige tijd niet meer beschikken om hun klanten in het binnenland in te lichten. De aandacht van de sprotvissers wordt vooral getrokken op dit laatste punt, dat voor hen zelf van groot belang is om een degelijke prijs te bekomen.

VOOR DE SPANVISSERS

Voor de vaartuigen die de spanvisserij zullen beoefenen, is het slechts het vaartuig met de vangst aan boord, dat een los-plaats aan de vismijn mag innemen. Het tweede vaartuig moet onmiddellijk gaan meren aan de gewone aanlegplaats.

HET UITLENEN VAN BASCULES

De vismijndienst beschikt over een vijftal weegtoestellen, die uitgeleend worden naargelang de vaartuigen verkocht hebben. De zorg van deze bascules en gewichten is toegewezen aan de vissers, die ze ter lening gevraagd hebben. Ze zijn er verantwoordelijk voor. Bij gebeurlijk verlies van gewichten of beschadiging van de toestellen, afgetrokken van hun besomming. Na het wegen der vangsten moeten deze weegtoestellen teruggebracht worden naar het pakhuis en moet het juiste gewicht zo spoedig mogelijk opgegeven worden op het bureel.

HET VERHALEN DER VAARTUIGEN

Zodra de vangst gelost is, moet de schipper aanstonds zijn vaartuig van voor de vismijn wegdoen en een gewone ligplaats opzoeken. Dit wordt geëist om de visvangsters die 's nachts binnenkomen, de mogelijkheid te laten op hun beurt aan de vismijn aan te leggen. Dit alles is noodzakelijk opdat de verkoop, het lossen en het verhalen der schepen geen oorzaken zouden zijn van veel misnoegdheid.

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

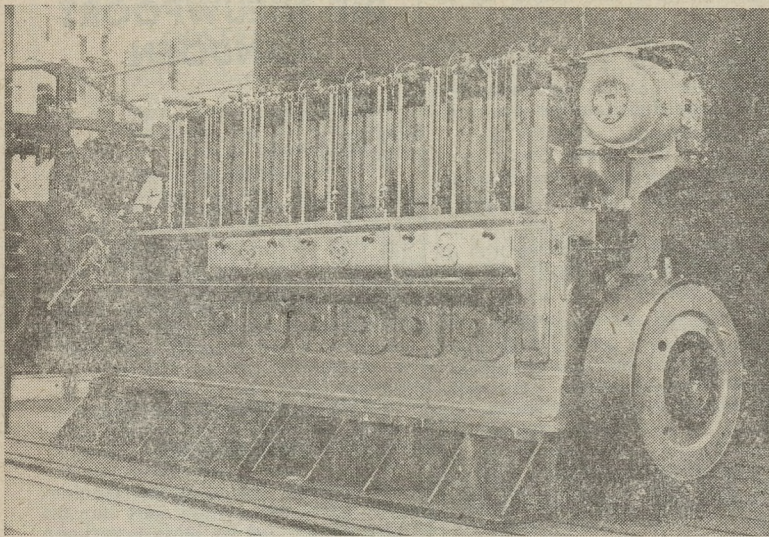
Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE, Tel. 716.89

hand in hand

KRUPP-MOTOREN VOOR DE VISSERIJ



De Krupp-motoren werden vroeger vervaardigd op de Germania Werf te Kiel. Zij werden veel gebruikt op de Duitse oorlogsschepen en op de onderzeeboten. Nu de Germania Werf volledig vernietigd is, heeft Krupp de fabricatie van motoren in Essen ter hand genomen. In België zullen deze motoren geleverd worden door bemiddeling van de Firma N.V. Marine Motors, Verbindingsdok, Antwerpen.

Oostende

Marktoverzicht

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

xxx

De totale aanvoer (vis, haring, makreel) steeg met ongeveer 150 duizend kgr tegenover verleden week. Afzonderlijk genomen daalde echter de tongenaanvoer met bijna 30.000 kgr; kreeften waren bijna niet meer op de markt, terwijl ook makreel zeer schaars binnengebracht werd. Er was iets meer haring op de markt, alhoewel de vangsten ver van schitterend waren. De prijs voor haring was deze week echter zeer goed, dit vooral door de betere kwaliteit. Een andere soort die zeer duur was, is de kabeljauw. Enkel op de sluitingsmarkt was een bevredigende aanvoer van Noordzeekabeljauw, dit waren dan ook werkelijk goudvisjes. De ganse week werd

ook voor schelvis een hoge prijs betaald. Daarentegen bleek bij de grote aanvoer van rogsoorten het aanbod de vraag te overtreffen, zodat de prijzen voor deze soort vooral op woensdag sterk daalden. Ook kleine vis was weinig in trek. Alleen wijting bekwam nog een redelijke prijs. Tongen begonnen op het peil van vorige week, stegen gezien de geringe aanvoer op dinsdag om op woensdag weer terug te vallen. Weer kleinere vangsten van de Witte Bank deze week, terwijl veel vangsten van het Kanaal nogal groot waren. In totaal verkochten 63 vaartuigen hun vangst. De totale aanvoer bedroeg 16.385 bennen vis, 32.905 kgr tong, 5.000 kgr makreel en 93.000 kgr haring. De verdeling is als volgt: 7 IJslanders evenals verleden week. Er worden echter 3.000 bennen meer gelost. Toch zijn voor de grote schepen de vangsten te klein om een lonende opbrengst mogelijk te maken. Samen 9.880 bennen vis.

Slechts drie schepen van de Noordzee, waarvan een met onvolledige vangst. 890 bennen vis die vlot en aan hoge prijzen verkocht worden. Koolvis is aan de goedkope kant. Kabeljauw is peperduur. Achttien Kanaalschepen zetten 3.315 bennen vis en 11.150 kgr tong op de markt. Ongeveer dezelfde aanvoer als verleden week. De prijzen zijn echter iets lager. Veel minder Witte Bankers dan verleden week met daarenboven kleinere vangsten. De tongenaanvoer was dan ook heel wat kleiner. Negen schepen voorzien de markt van 405 bennen vis en 16.200 kgr tong. Twee vangsten van de Oost die 100 bennen vis en 1.350 kgr tong bevatten. Van de West kwamen 20 schepen hun vangst verkopen. Samen voerden ze 1.445 bennen vis en 4.205 kgr tong aan.

Vier haringvaarders met geringe vangsten voeren 350 bennen vis, 5.000 kgr makreel en 93.000 kgr haring aan.

Zaterdag 5 oktober

SMALLS

	Haring		Tongen	
O.83	12	100	23.000	189.379
WEST				
O.15	6	10	50	23.260
Z.556	3	20	300	19.215

Maandag 7 oktober

IJSLAND

O.250	22	1000	—	286.255
O.228	22	680	—	242.979
O.316	18	1600	—	447.885
O.297	18	2400	—	603.917

KANAAL

	Tongen			
O.279	11	100	1100	80.790
Z.425	12	250	—	101.150
Z.542	17	180	1500	143.690
O.232	15	240	—	81.212
O.174	12	80	200	34.250

WITTE BANK

O.283	15	40	2600	106.840
Z.443	15	40	2800	115.260
O.191	15	50	1800	88.780

WEST

O.77	6	60	—	31.950
N.806	6	90	—	45.820
O.277	9	100	—	51.890
O.152	8	50	300	31.830
O.267	8	60	—	36.770
O.184	2	10	250	15.810
O.154	11	130	500	60.830

	5-10-1957	7-10-1957	8-10-1957	9-10-1957	10-10-1957
Tongen, grote — Sole, grosse	45,60	44,—51,—	44,20-48,—	40,60-44,60	44,40
3/4 tongen — Sole 3/4	.....	41,—48,—	47,—49,—	41,50-44,—	44,10
Bloktongen — Sole moyenne	39,40	40,—46,—	42,40-45,—	36,20-42,40	38,60
Voor-kleine — Petite	35,50	34,20-38,—	37,—41,70	32,60-38,—	33,40
Kleine tongen — Toute petite	25,70	24,60-28,—	27,—32,—	26,—31,50	22,—
Tarbot, grote — Turbot, gros	32,10-40,40	34,—37,—	31,—38,—	32,50-37,80	.....
Middel — Moyenne	26,20-28,20	19,—30,—	19,70-30,—	17,—30,20	.....
Kleine — Petite	.....	13,60-18,40	11,50-19,—	8,—14,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	10,80	11,—12,—	17,80-20,—	.....
Grote iek — Grosse	.....	10,80	11,—15,20	15,—	.....
Kleine iek — Petite	.....	8,60	12,—14,80	16,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	10,—14,—	10,60-12,—	12,50-13,80	.....
Platjes — Toute petite	1,90-10,60	2,60-3,80	3,—4,60	2,60-3,60	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	11,60-14,60	13,40-16,—	11,—16,80	.....
Middel — Moyen	.....	7,80-12,40	10,80	6,—11,40	.....
Kleine — Petit	.....	7,20	6,—9,—	3,20-5,40	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	18,—19,—	17,50	13,40-21,—	.....
Middel — Moyen	17,40	12,60	10,30-11,—	9,—12,60	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	4,40	.....
Rog — Raie	3,60-8,10	2,60-10,50	4,—9,—	2,—7,80	2,20-4,30
Rode poon — Perlon	.....	8,—10,—	6,50	7,—	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	2,—2,50	3,—4,—	2,—	.....
Kabeljauw — Cabillaud	10,20-16,80	17,20-21,—	16,—21,—	17,30	.....
Gullen — Petit cabillaud	5,40	6,60-14,—	4,—13,40	3,40-15,40	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	17,—24,—	21,—25,20	18,—24,—	.....
Wijting — Merlan	4,60	3,60-6,60	4,—7,—	2,—3,40	2,40
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Sole limande	.....	15,—	.....	10,50-20,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	7,—9,—	7,—	3,—8,—	.....
Hondshaai — Roussette	.....	6,—	6,—	2,40-4,—	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	17,—27,40	.....
Makreel — Maquereau	7,40-9,40	3,60-12,—	.....	3,40-7,20	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	4,20-8,60	6,80-7,20	4,80-18,—	.....
Keilrog — Raie radiée	12,60	5,40-15,20	12,40-13,—	5,40-12,60	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	8,—18,—	6,60-16,50	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	1,90-4,70	2,—3,50	2,—3,20	.....
Leng — Lingue	5,50	3,80-4,—	.....	4,—5,—	.....
Schartong — Cardine	8,70	4,80-5,80	4,80-7,—	5,40-7,—	.....
Volle haring — Hareng	7,20-7,50	4,80-6,30	.....	5,40-6,50	.....
Ijle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	1,70	2,—	3,—	1,80-2,20	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	33,—	.....
Koolvis — Colin	4,60-5,—	3,40-5,50	.....	3,60-4,80	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	4,40-7,—	3,80-13,20	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	15,—	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	18,—	.....	20,60	.....

NIEUWPOORT

	3-10	7-10	9-10
Grote tong — Grosse sole	32-35	36-38	36-40
Bloktong — Sole moyenne	40-43	40-44	38
Fruittong — Sole 3/4	40-44	44-45	36
Schone kleine tong — Petite sole	39-40	44-45	34
Kleine tong — Toute petite sole	34-30	25-30	28-26
Grote tarbot — Turbot moyen	34	31-32	30
Middelm. tarbot — Turbot moyen	28-32	23-28	26-28
Varia — Divers	24	18	15
Griet — Barbue	20-23	20-21	15-17
Pieterman — Grande vive	25	27-29	24
Grote pladijs — Grosse plie	12-13	12-11	12-15
Middelm. pladijs — Plie moyenne	13-10	12-11	14
Kleine pladijs — Petite plie	5-8	5-3	6-7
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	24
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	14-17	15	20
Rog — Raie	15	15	6-11
Tilten	7-8	9-7	5
Scherpstaaarten	6	7-5	3-2
Halve man	2-6	2-5	1-2
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	5	8-7	3-4
Bot — Flet	2	3	2
Schar — Limande	1	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	6-13	8	9-14
Zeehond — Chien de mer	.....	3	5
Robaard — Grondin rouge	5	3-4	3-5
Knorhaan — Grondin	16	10-12	4-8
	2-3	4-3	1-2

ZEEBRUGGE

	7-10	8-10	9-10
	34-35	43-44	42-43
	40-42	43-44	41-42
	43-44	44-45	41-42
	42-43	43-44	40-41
	33-34	35-36	35-36
	30-31	25-26	30-31
	26-27	21-22	26-27
	15-16	13-14	13-14
	18-19	15-16	15-16
	.....	25-26	25-26
	10-11	10-11	10-11
	11-12	11-12	10-11
	.....	12-13	12-13
	12-13	7-8	6-7
	20-22	.....	.....
	16-18	.....	.....

	7-8	7-8	6-7
	5-6	4-5	4-5
	6-7	5-6	5-6
	3-4	4	4
	4-5	3-4	4-5

	7	9	8
	6	6-7	6
	55	5-6	5
	12	.....	14
	3	.....	2

Z.415	1	14	6.420
Z.541	4	60	24.190
Z.264	5	65	22.140
Z.517	6	50	25.280
Z.544	3	55	26.340
Z.520	4	30	13.480
Z.149	2	23	16.910
Z.270	5	75	30.250
Z.793	2	8	5.460
Z.104	2	10	7.030
Z.251	8	50	28.060
Z.505	3	20	12.600

DINSDAG 8 OKTOBER

Z.530	8	100	48.790
Z.68	5	35	19.870
Z.400	11	40	41.210
Z.418	6	50	24.900
Z.515	5	45	21.010
Z.52	2	10	5.020
Z.63	8	25	11.910
Z.416	4	30	20.800
Z.480	6	50	28.740
Z.508	5	60	30.020
Z.415	2	20	9.400
Z.186	6	70	32.840
Z.445	9	80	48.810
Z.477	5	50	21.290
Z.476	8	60	36.400
Z.201	9	95	77.510

IJSLANDSE VISSOORTEN

	7-10-1957			8-10-1957		
	Min.	Max.	Gem.	Min.	Max.	Gem.
Schelvis groot	7,40	14,40	10,67	9,80	22,—	15,25
Middelmatig	5,80	8,60	6,71	8,20	9,—	8,41
Klein	5,40	5,60	5,49	7,50	.....	7,50
Kabeljauw	12,—	17,20	15,20	13,20	19,40	16,78
Gullen	3,40	9,60	5,24	3,20	9,80	8,67
Wijting	3,40	5,20	4,11	3,60	4,80	3,80
Schaat	4,40	15,20	11,83	7,50	17,60	8,62
Zeebaars	3,40	7,20	5,79	3,20	7,40	6,19
Leng	3,40	8,—	4,16	3,80	8,10	4,51
Schartong	1,90	3,80	2,76	2,20	2,80	2,51
Heilbot	18,—	36,—	22,73	20,—	37,—	27,57
Koolvis	3,10	4,40	3,29	3,20	3,80	3,53
Hondstong	1,40	6,40	3,63	2,40	6,60	6,29
Zeeewolf	7,—	.....	7,—	.....	.....	.....
Platen	11,60	15,40	13,49	11,—	14,—	11,19

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 12 OKTOBER
 Fladen : O.293 (1100 b. haring, 400 b. makreel, 100 b. vis).
MAANDAG 14 OKTOBER :
 IJsland : O.236, O.286, O.299.
 Noordzee : O.268, O.284, O.329, O.215, Z.212.
 Kanaal : O.326, O.151, Z.537, O.262
 Witte Bank : O.82, O.193, O.200, O.246, O.256.
DINSDAG 15 OKTOBER :
 IJsland : O.83, O.224, O.298, O.331.
 Kanaal : O.119, O.165.
 Witte Bank : O.105, O.112, O.135, O.348.
WOENSDAG 16 OKTOBER :
 IJsland : O.318.
 Noordzee : O.108.
 Kanaal : O.66, O.342, Z.581.
 Witte Bank : O.109, O.122, O.140, O.175, O.223, O.227, O.244, O.281.
 West : O.77, O.152, O.196, N.806.
VERMOEDELJK :
 Van 120 tot 239 UK :
 2-10 : N.819 (N)
 3-10 : Z.422 (WB), Z.291 (WB).
 4-10 : Z.514 (WB), O.131 (WB).
 5-10 : O.345 (W).
 8-10 : O.267 (W).
 9-10 : O.184 (W).
 10-10 : O.142 (W), O.147 (W).
 Van 240 pk en meer :
 2-10 : Z.546 (WB).
 3-10 : O.156 (WB), O.235 (K), O.94 (N), O.247 (W).
 4-10 : O.170 (WB), O.183 (WB), O.155 (K), Z.543 (K).

WOENSDAG 9 OKTOBER

Z.548	6	55	32.206
Z.524	2	15	8.690
Z.733	6	55	30.170
Z.209	6	55	28.160
Z.552	6	40	21.180
Z.551	10	100	46.640
Z.460	8	55	35.960
Z.471	9	80	38.260
Z.444	11	105	57.605
Z.233	6	45	21.600
Z.458	6	55	24.080
Z.30	6	55	28.400
Z.490	3	12	6.670
Z.513	1	5	2.220
Z.467	7	60	25.370
Z.437	11	100	57.300
Z.502	4	30	15.430
Z.538	4	35	19.710
Z.406	4	45	22.260
Z.407	55	40	22.330
Z.169	4	45	23.810
Z.453	7	10	35.620
Z.553	4	35	21.510
Z.603	7	65	47.160
Z.519	6	40	25.010
Z.555	4	40	20.620
Z.495	6	105	27.650
Z.456	4	50	26.110
Z.468	9	80	65.740
Z.518	4	40	15.720

DONDERDAG 10 OKTOBER

Z.512	10	5	8.420
Z.60	1	6	7.160
Z.409	6	35	24.170
Z.47	1	5	8.990
Z.454	4	25	29.500
Z.796	3	20	16.010
Z.455	4	20	10.700
Z.613	2	12	7.420
Z.415	3	20	15.150

GENT

VAN 28 SEPT. TOT 4 OKT. 1957

Voor-kleine tongen 82 ; grote tarbot 85 ; middelmatige tarbot 44 ; griet 75 ; middelmatige griet 44 ; kleine iek 28-24 ; rog 50 ; kabeljauw 48-60 ; gullen 24-28 ; wijting 18-20 ; gepelde hondshaai 48-55 5 ; makreel 24 ; rode knorhaan 42 ; repen zeebaars 44-50 ; ijle haring 28-22 ; heilbot 75-85 ; koolvis 44 F per kgr.

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
5-10	3	31.350	231.854			
7-10	22	439.150	3.007.898			
8-10	13	274.605	1.948.275			
9-10	25	205.050	2.090.948			
Tot.	63	950.155	7.278.975			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
1-10	32	3.257	44.578	10,—	18,—	13,68
2-10	34	3.842	53.994	10,—	22,—	14,05
3-10	33	2.735	45.502	11,—	24,—	16,63
4-10	32	3.226	50.023	13,—	24,—	15,50
5-10	37	3.571	53.965	12,—	21,—	15,11
7-10	9	1.220	25.024	14,—	23,—	20,51

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr	F
3-10	15	16.644	151.108
7-10	16	25.898	226.809
9-10	10	26.545	193.643

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
3-10	1	25	700	28,—	28,—	28,—
4-10	16	947	21.496	18,50	29,—	22,70
5-10	19	984	17.200	14,50	20,—	17,47
8-10	4	168	4.163	21,—	28,—	24,77

VOLLE HARINGAANVOER TE NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr	F
9-10	1	50	1.100

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
3-10	4	233	5.163	16,—	24,—	22,15
4-10	32	2.097	48.873	13,—	19,—	15,78
5-10	35	3.637	47.790	7,—	19,—	13,13
7-10	3	403	7.923	19,—	21,—	19,66
8-10	10	1.462	25.772	15,—	21,—	17,76

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Zaterdag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donnerdag	Vrijdag	Zaterdag	Maandag	Dinsdag	Woensdag	Donnerdag	Vrijdag	Zaterdag
Z.47	Z.524	Z.60	Z.52	Z.52	Z.561	Z.512	Z.441	Z.785	Z.560	Z.431	Z.473	Z.473
2	1	4	2	2	1	1	1	2	8	5	9	9
28	8	33	12	12	10	10	10	30	70	45	105	105
12.480	4.410	16.440	7.110	7.110	8.910	8.940	3.280	12.110	40.140	23.590	62.460	62.460

Visserijverenigingen en prijsreglementeringen voor vis in Zweden

(VERVOLG)

HOOFDSTUK IV COOPERATIEVE HANDELS- VERENIGINGEN DER VISSERS IN ZWEDEN

1. — Verschillende soorten verenigingen

De coöperatieve handelsverenigingen der vissers hebben zeer nauwe betrekkingen met de beroepsverenigingen. In de meeste roepsverenigingen opgericht ofwel gevallen werden ze door deze bedoort rechtstreekse medewerking van deze beroepsverenigingen.

De leden van een handelsvereniging zijn dus over 't algemeen lid van de overeenkomende handelsvereniging. In zekere gevallen moet me nzelfs lid zijn van de beroepsverenigingen zijn soms door een en dezelfde persoon geleid. De enige betrekkingen tussen beroeps- en handelsverenigingen komen eveneens voort uit het feit dat verschillen tussen de handelsverenigingen onderling — verschillen in oorsprong, samenstelling, invloed, enz. — gemakkelijk kunnen uitgelegd worden wanneer men de toestanden bestudeert in de overeenkomende beroepsverenigingen.

De werking der vissersverenigingen, zowel handels, of beroepsorganisaties, heeft slechts een grote uitbreiding genomen in de jaren dertig, hoewel toen reeds op verschillende plaatsen der kust reeds groepen vissers bestonden die gezamenlijk materiaal aankochten, of, hun vis samen verkochten. Dit gebeurde vooral op de oost- en westkust waar de meeste handelsverenigingen die thans nog bestaan, opgericht werden in de jaren dertig. Op de zuidkust evenwel is het coöperatief handelstelsel, op enkele uitzonderingen na, van jongere datum en kende enkel een grote ontwikkeling na de tweede wereldoorlog. En nog altijd worden nieuwe handelsverenigingen opgericht langs de hele Zweedse kust.

De meeste handelsverenigingen van vissers zijn aankoop- of verkoopverenigingen. Zij hebben in de eerste plaats voor doel, ofwel de vngst van hun leden te verkopen, ofwel in hun naam het nodige visserijmateriaal aan te kopen.

Evenwel bestaan een groot aantal koopverenigingen die netten en motorbrandstof kopen voor hun leden.

De handelsverenigingen zijn bijna allen coöperatieven zonder persoonlijke verantwoordelijkheid. Het minimumbedrag welke ieder lid moet storten onder vorm van aankoop van aandelen verschilt merkkelijk van de ene maatschappij tot de andere. Zij bedraagt gewoonlijk een aantal Zweedse kronen, 50 tot 100 per aandeel, zekere leden zijn evenwel gehouden een aantal aandelen te kopen dat evenredig is aan de sommen die zij hebben ontvangen gedurende een

bepaalde periode van de verkoop van hun vis door de vereniging, of in sommige gevallen, in verhouding tot de waarde van het vistuig. De betaling der aandelen geschiedt veelal onder vorm van afhouding op de verkoop van de vangst der leden. Teneinde het kapitaal van de vereniging te doen toenemen, moeten de leden soms inschrijven op een aantal obligaties, op dezelfde wijze als dit gebeurt voor de aandelen. De vereniging heeft interesten uit op de aandelen en obligaties en een lid dat zijn ontslag indient heeft recht de waarde van aandelen en obligaties terug te ontvangen.

Het gebeurt ook dat de beperkte geldmiddelen der vissers niet toelaten door aankoop van aandelen en obligaties het nodige kapitaal bijeen te krijgen om de handelsactiviteit van de coöperatief te financieren. Om die redenen hebben de beroepsverenigingen, vooral die van de westkust, in zekere gevallen, rechtstreeks medegeholpen door het kopen van aandelen of het verlenen van leningen.

De beroepsverenigingen van de oost- en zuidkust hebben slechts een zeer beperkte financiële hulp kunnen bieden aan de handelsverenigingen; om die redenen was het van groot belang voor de coöperatieven dat de regering in 1935 een speciaal fonds oprichtte teneinde het nodige kapitaal te bezorgen aan de handelsverenigingen der vissers. Tijdens de eerste twee jaren moet geen interest nog afkorting betaald worden op het ontleende geld, daarna moet een interest van 3,6 % betaald en de sommen teruggestort over een periode van 10 tot 15 jaar.

Een groot aantal coöperatieven hebben uitsluitend vissers ten persoonlijke titel als leden-aandeelhouders. Het gebeurt ook dat de vissers lid zijn van verenigingen die aandelen kopen van deze handelsverenigingen. Zekere verkooporganisaties van de westkust bijvoorbeeld, hebben als leden de groepen vissers die de bemanning van de evaartuigen vormen. De verkoopverenigingen van de oostkust (zie verder) hebben als leden verschillende kleine handelssyndikaten (visverkoopagentschappen), welke gevormd worden door de vissers van verschillende kleine havens of zelfs van een zekere kuststrook. Tenslotte kunnen de aandelen van deze handelsverenigingen in grote hoeveelheden opgekocht worden door een of meerdere beroepsverenigingen. In twee gevallen behoren de meerderheid der aandelen in gelijke verhoudingen aan de beroepsverenigingen der vissers en aan de grote nationale verbruikerscoöperatieven.

Het aantal stemmen waarover een lid beschikt is in algemene regel gelijk aan het aantal aandelen dat hij bezit. Het stemrecht is evenwel meestendeels beperkt zodat een lid niet meer stemmen heeft dan een, zeker maximum aantal aandelen.

(vervolgt toekomstige week)

Het Invoerkomit  kwam bijeen

Zaterdag 5 oktober — met een paar weken vertraging wegens allerlei omstandigheden — kwam het invoerkomit  bijeen.

To; grote verwondering van de gewone leden van het komit , bleven de deelnemers aan deze vergadering toestromen zodat, wanneer de heer Mostin, voorzitter, de vergadering opende, in totaal 23 personen aanwezig waren: ambtenaren en vertegenwoordigers van het bedrijf.

Als belangrijk punt op de dagorde stond: controle op de vis ingevoerd voor industri len bewerkingen.

Herhaaldelijk hadden vishandelaars in het verleden klacht ingediend bij de bevoegde overheid over het feit dat vis welke ingevoerd werd om in België verwerkt te worden, zou verkocht geweest zijn in de verse handel. Tengevolge van het laattijdig optreden van de controlediensten kon tot nu toe geen enkele overtreding vastgesteld worden. De ambtenaars besluiten hieruit dat er geen fraude zou gebeuren. Dat is op zijn minst genomen zeer simplistisch gezien. Als de douaniers — in dezelfde gedachtingang voortgaande — geen smokkelaar ontdekken, zou dit een bewijs zijn dat er niet gesmokkeld wordt en mag deze dienst gerust afgeschapt worden, of een politieagent of gendarm die geen dieven of overtreders van het verkeersreglement pakt zou hierdoor bewijzen dat er geen misdaden meer gedaan worden.

Toch werd sinds verscheidene maanden vastgesteld dat steeds meer industrievis ingevoerd wordt, vooral uit Duitsland, ook uit Denemarken en dan bij voorkeur kabeljauw.

Verwerkte kabeljauw wordt in België niet verbruikt en de vraag stelt zich of men met de dure Deense kabeljauw, die in ons land verwerkt wordt, nog een concurrerende prijs kan behalen in het buitenland tegenover de bewerkte vis uit andere landen.

Tenslotte werd voorgesteld dat voor invoer van Deense kabeljauw bestemd voor verdere verwerking enkel gevlekte of gezouten vis zou toegelaten worden en dat de ingevoerde vari teiten op de faktuur zouden worden aangegeven.

Een punt dat bijzondere aandacht verdient is het feit dat de controlediensten van het Ministerie van Financi n herhaaldelijk vastgesteld hebben dat Belgische vis in de viswinkels verkocht werd als Deense of als Nederlandse.

Na deze bespreking kon worden overgegaan tot een normale vergadering van het invoerkomit . Voor de maanden oktober en november blijven nog in te voeren uit Denemarken: 200 T verse vis. Het nieuw handelsakkoord zal in voege komen van 1 december af en van dan af zal het contingent om de drie maanden vastgesteld worden.

De handelaars vroegen aandacht voor de wereldtentoonstelling 1958

die talrijke bezoekers (men spreekt van 30 miljoen) naar ons land zal lokken zodat zal moeten voorzien worden in de bevoorrading in vis. Deze aangelegenheid zal ten gepaste tijde behandeld worden in het komit .

Verder werd vastgesteld dat voor Noorwegen nog 40 T voor oktober en 40 T voor november dienen ingevoerd.

Ingevolge een opmerking van de handel werd besloten de vergunningsduur voor invoervergunningen uit Frankrijk van 14 dagen op 1 maand te brengen. Verder werd gewezen op de slechte toestand van de garnaalvisserij voor het ogenblik, de prijzen zijn buitengewoon laag, zodat verscheidene vissers verkiezen niet meer in zee te gaan. De schuld ligt niet zozeer bij de invoer, er is voor het ogenblik weinig garnaal in Nederland, maar wel in het feit dat de aangevoerde garnaal zeer klein is en dat de pellers niet veel bedrijvigheid uitoefenen. Deze toestand komt ieder jaar in het najaar voor. Hopelijk wordt binnenkort een aanvang gemaakt met het srotseizoen, zodat er voor ieder gelegenheid is een extra stukje te verdienen, zo... er sprot is...

VISPROPAGANDA TE BERGEN (MONS)

Van 18 tot 23 oktober gaat te Bergen (Mons) een manifestatie door die de volgende naam draagt: Exposition Nationale d'Expansion Economique Agricole et P che, Horticole et Coloniale.

De propagandavereniging voor visverbruik heeft er een onderkomen gevonden in een tent samen met het witloof. Deze tent heeft 20 m lengte op een breedte van 7 m, zodat heel wat toeschouwers de manifestaties zullen kunnen volgen.

Elke dag wordt volgend programma afgewerkt:

Van 10 tot 11 u.: Voordracht met bereiding van visshotels.

Van 11 tot 13 u.: Proeven van verschillende visshotels.

Na de middag, van 15 tot 16 u.: Voordracht met bereiding; van 16 tot 18 u.: Proeven.

Tijdens deze voorstellingen zal de film van dhr Van Coppenolle: Noord-Noord-West (in franse versie) afgerold worden.

Naast de hoeveelheid vis die elke dag ter beschikking staat voor de demonstraties en het proeven, zal er, in samenwerking met verschillende leraressen, kleine visshotels lende leraressen, kleine visshotels klaargemaakt worden die er, ten titel van reclame, aan de kostprijs zullen verkocht worden.

Eigenaardig dat de plaatselijke vishandel te Mons, hoewel tijdig aangezocht, niet de minste belangstelling heeft getoond om mede te werken tot het welslagen van deze propaganda. Is het misschien omdat men hoofdzakelijk goedkope vissoorten wil propagieren?

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 26 SEPTEMBER

We vernemen uit de bladen dat besloten werd de invoer van tomaten uit Nederland stop te zetten omdat de prijs van de belgische tomaten te laag is.

VRIJDAG 27 SEPTEMBER

Een brussels weekblad, waarvan de keukenrubriek steeds druk gelezen (en hopen we : gevolgd) wordt, geeft vandaag een ganse bladzijde recepten om garnal te bereiden.

ZATERDAG 28 SEPTEMBER

De bedrijfsraad voor de zeevisserij komt bijeen om haar sekretaris te kiezen. Nog enkele weken wachten op de definitieve benoeming en dan kan dit organisme in werking treden.

ZONDAG 29 SEPTEMBER

Dagbladen, weekbladen en illustraties hebben verschillende bladzijden gewijd aan de tragische ramp van de «Pamir». Wat vooral opvalt angstige uren die ze doorgemaakt is dat de geredden, ondanks de angstige uren die ze doorgemaakt hebben verklaard hebben opnieuw naar zee te gaan. Het varen moet in het bloed zitten.

MAANDAG 30 SEPTEMBER

De garnaalvisserij beleeft een moeilijke periode. Er wordt wel garnaal gevangen, maar de prijs is niet schitterend, de opbrengst nog minder, zodat men het verkieslijker acht niet meer in zee te gaan en meer te verdienen met te doppen. Het is een verschijnsel dat ieder jaar terugkeert, er is te veel kleine garnaal en er bestaat bijna geen vraag, zelfs de invoer kent geen sukses.

DINSDAG 1 OKTOBER

Men vertelt mij vandaag dat vóór de oorlog 1914-18 te Brugge een speciaal soort brood gebakken werd, in de aard van bruinbrood met rozijnen, of ook nog het worstenbrood in de streek van Antwerpen: roggebrood met garnaal in gebakken. Het zou wel eens interessant zijn de proef nog eens te wagen en hierin misschien een aanmoediging tot garnaalverbruik tijdens de slappe periode te vinden.

WOENSDAG 2 OKTOBER

Het ziet er naar uit dat het sprotseizoen dit jaar later dan de voorgaande jaren zal aanvangen. Verleden jaar was men er al aan begonnen op het einde van september. Dit jaar zijn er al een paar proeven geweest, zonder uitslag. Als men te vroeg begint zijn er altijd nadelen aan verbonden, ofschoon er nu reeds geroekte sprot in de winkels ligt, die echter niet van kwaliteit is om het sprotverbruik aan te moedigen.

DONDERDAG 3 OKTOBER

Er schijnt een nieuwe wind te

waaien in «Het Loze Vissertje». De leiders van dit koor willen weer met de traditie aanknopen die Leopold II ingezet heeft, namelijk de oude vissersliederen weer doen herleven en in ere houden. Er is een schat aan liederen nog op te vissen.

VRIJDAG 4 OKTOBER

Vandaag krijg ik een artikel in handen van de Burbure de Wesembeek over onze vissers tijdens de oorlog 1914-18 in Engeland. Het is een lange opsomming geworden van moedige daden van onze zeevlieden en schippers, genadeloze strijd tegen onderzeeboten, waarbij meer dan eens een belgisch vissersvaartuig zegevierend uit de strijd kwam.

ZATERDAG 5 OKTOBER

Het invoercomitee komt vandaag bijeen. Grote belangstelling, groter dan ooit te voren, waar het gaat om de verdediging der belangen van de invoerders tegen die van de visverwerkende nijverheid. Een goede opmerking die mij na de vergadering gemaakt werd is : dat het zeker de eerste keer is dat het Ministerie van Economische Zaken niet akkoord gaat met de visinvoerderters !

ZONDAG 6 OKTOBER

De Amerikanen beklagen zich over de talrijke vergiften die ze bijna dagelijks te slikken krijgen met hun voedsel : insektenpoeder, kunstmatige vitamines, kleurstoffen, fruit en groenten zijn besproeid met D.D.T., vee en gevogelte worden ingespoten met hormonen om de groei op te drijven, groenten worden opgedreven door allerlei kunstmatige meststoffen. Vergeten we niet dat vis nog altijd de enige natuurlijke voedingsstof is gebleven die wellicht nooit kunstmatig zal opgedreven kunnen worden !

MAANDAG 7 OKTOBER

En nog eens het Ministerie van Economische Zaken dat zich met de prijzen van de vis bemoeien wil. De prijzencommissie komt vandaag bijeen. De prijzen aan verbruiker moeten omlaag, op gelijk welke wijze, zelfs ten nadele van de visproducent. Men spreekt vooral over het vrijmaken van de invoer, men vergeet dat in dergelijk geval de producent niet meer zal kunnen werken. Waarom past men dezelfde politiek niet toe voor de andere voedingsmiddelen die nochtans van meer levensbelang zijn : brood bijvoorbeeld ?

DINSDAG 8 OKTOBER

En ik die tot nu toe gedacht heb dat Stierman Lèeze een oostendse kaper, of minstens een oostendse visser geweest is. Vandaag hoor ik een andere theorie: Stierman zou de machinist geweest zijn van een der eerste treinen die naar Oostende kwamen, men heette toen die bediening : stierman. Lèeze : zou

NEDERLAND

Nieuw schip in de vaart

De Werf i.s. Figeo n.v. te Vlaardingen bouwde een motortrawler «Maria Christina», voor de Arment R.J. Frédéric et Cie te La Rochele in Frankrijk. De voornaamste afmetingen zijn : lengte over alles, 34.29 meter; breedte op spannen, 6,80 meter; holte op 1/2 L. 11, 4,20 meter; diepgang op 1/2 L. ± 3,90 meter.

Speciaal ontworpen als diepzee-trawler voor de Atlantische Oceaan is dit schip gebouwd onder toezicht van twee classificatiebureaux n. l. Lloyd's Register of Shipping en Bureau Veritas, beide te Rotterdam.

De werf verzorgde zowel de bouw van het casco als de motorbouw, betimmering enz...

De trawler is o.a. uitgerust met een «Werkspoor» scheepsdieselmotor type TMS 278, 580 P.K. bij 375 o.p.m., welke via een «Renk»-reductor vrijloop-koppeling 2 : 1 de schroef (fabrikaat Lips-Drunen) aandrijft. Door de hoofdmotor worden verder aangedreven : de trawlwinch, de zoetwaterkoelinstallatie en de hoofddynamo. Een «Samofa» hulpmotor verzorgt de aandrijving van de hulpdynamo, de luchtcom-

pressor en de reserve-drukolielpomp voor de reductor. De verdere pompen zoals algemene dienstpomp, brandstoftrimmpomp, reserve-smeerolielpomp, worden elk afzonderlijk elektrisch aangedreven.

Het schip heeft een geïsoleerd visruim met automatische koelrichting, bestaande uit twee complete, elkaar vervangende compressorsets, welke met Fréon 12 het ruim op -2° C. temperatuur brengt.

De bemanning is lin haar geheel ondergebracht in of op het achterschip en wel : de kapiteinshut boven achter de stuurhut, de eerste machinist onder de stuurhut op het hoofddek, de eerste stuurman in het achterschip onder dek, terwijl er verder nog zijn een zespersoons- en driepersoonshut voor de bemanning.

Alle hutten zijn voorzien van Centrale Verwarming, koud en warm stromend water. Een kleine messroom dient voor dagelijks verblijf.

Voor navigatie en visserij zijn twee echoloden, 1 radio-telefoniezender, 1 «Decca»-navigator voorzien..

REDERS en VISSERS,

Voor Uw

Sociale lasten en boekhouding

wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging

Hand in Hand

BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE

Na de uren : Joz. De Roose - tel. 541.17

(Vervolg van vorige kolom)

voortkomen van Larsen of een dergelijke naam. En die machinist Larsen zou met zijn trein te rap naar Oostende zijn gereden zodanig dat hij dwars door de statie verder is gereden en in de bassijn is terechtgekomen, vandaar het refrein: trein, trein, trein, Stierman Lèeze rijdt in de bassijn.

Wie kan me meer en beter vertellen ?

WOENSDAG 9 OKTOBER

Het ziet er naar uit dat de visserij in het paviljoen waar een hoekje is gereserveerd, meer en meer teruggedrongen wordt. Van een derde van het paviljoen, wil men thans nog de helft toestaan. Ja, als er aan de visserij niets te verdienen is, moet deze het lán maar ontgelden, ten voordele van die bedrijven die meer kunnen besteden.

VISSERIJNIEUWS UIT ZEEBRUGGE Nieuws van het petroleumfront

De plannen betreffende Zeebrugge-petroleumhaven nemen steeds meer vastere vorm aan, zodat na talloze konferenties, besprekingen ontwerpen en proefnemingen nu ook weleens de daad bij het woord gevoegd wordt. Immers op de kop van de havendam zullen binnenkort twee tanks met een capaciteit van ieder 5.000 ton worden gebouwd en zal een eerste pijpleiding met een lengte van 60 km naar het binnenland lopen. De gronden nodig voor de aanleg van deze twee tanks en de pijpleidingen zijn reeds onteigend, zodat praktisch geen voorbereidingen meer moeten genomen worden om tot de aanbouw over te gaan. Zal men in de verdere geschiedenis van Zeebrugge het tijdstip van de aanbouw der twee tanks beschouwen als de start van een nieuwe periode voor Zeebrugge-petroleumhaven.

Visserijfolklore

(VERVOLG)

Er er komen, na de voorgaande liedjes, van alle kanten vragen binnen om dit of dat lied te publiceren terwijl men mij ook liedjes die ik niet in mijn verzameling heb worden aangeboden. Hartelijk dank aan allemaal en — hoe meer hoe liever.

Men vraagt mij het liedje van de Vissemarkt. Gaarne gedaan. Dit is zeker nog een der meest bekende. Ik heb het oorspronkelijk geleerd van een... Gentenaar die het op zijn sappigst Gents zong en ik moet er bij zeggen dat het goed klonk in dit Gents dialect. Ook in het Oostends heeft het een zeer aangename klank.

De oorsprong? Het moet nog zo danig oud niet zijn, van kort na de eerste wereldoorlog en is eveneens een sukseslied uit een Oostendse revue van onze oude vriend Leonard. Dat het in Gent — en misschien ook wel in andere steden goed gekend is — bewijst hoezeer dit lied insloeg.

Het is zelfs tweemaal op de fonoplaat gebracht in de laatste jaren. Er zijn geen verschillende versies, maar daar het lied vooral van mond tot mond overgeleverd werd, zijn er hier en daar verkeerde woorden ingeslopen. Wat we hieronder geven is de «officiële versie».

OP DE VISMARKT

*Op de vismarkt ben ik geboren,
Op de vismarkt ben ik gekend,
Zonder vis dan loop ik verloren,
Maar met vis ben ik content.
'k Lezen nooit geen boek of gazette,
Politiek dat staat voor mij in de hoek.
En ze mogen de wereld verzetten,
'k Vagen aan alles vierkantig mijn broek.
Maar als de vis,
Te duur is,
Loop ik met butts of haring.*

refrein : *Een plate of een kabeljauw dat is mijn leven,
Nog nooit van sedert ik ben getrouwd
Loop ik buiten de schreve
Ik leure met mijn karre rond langs de straten
En 't klinkt toch zo schoon uit mijn mond :
Verse platen.*

*'k Heb ook geen schrik van de koude,
't Mag reegnen of vriezen dat 't kraakt,
Geen onweer kan mij tegenhouden,
'k Hebben altijd mijn ronde gedaan.
Zetten ze mij soms in een koleire,
Als er iemand te veele afbiedt,
Met mijn tonge kan ik mij verweren
«Zeg, Wanne, peins-je dat ik 't al heb voor niet»
Maar dat is toch, mijnen bonheur
Altijd al op mijn wegen.*

refrein :

*Niemand kan er tegen mij roepen
Zo'n schone stemme dat ik heb,
Overlaatst zei Miele de Soepe,
Dat ik een mislukte chanteuse ben.
Maar mijn vis dat wil ik niet derven,
Als ik der op peins, mijn herte doet zeer.
't Is daarom, als ik kom te sterven,
Vraag ik dat ze een stokvis in mijn kiste steekt.
Maar geen sprot of geen haring,
Pakt er maar lever een lekker paling.*

refrein :

(WORDT VOORTGEZET)

BRIEF UIT YERSEKE

Nr 659

Yerseke, 5-10-57.

DE MOSSELVERZENDING

Zeer kalm waren de zaken. België valt als steeds af. Zelfs acht men de vermindering groter dan normaal wat dan gezocht wordt en waarschijnlijk zeer terecht in de vele zieken. Wijl iedereen klaagt over mindere afzet, zou het al zeer verwonderen, indien dit voor het mosselverbruik niet gold. Wat er ook van zij, een harder afvallen dan normaal in België, een zeer minierne afzet naar Frankrijk, kan niets anders geven dan een uiterst onbevredigende zetactie. Dat er gemord en geklaagd wordt in de betrokken kringen, ligt voor de hand. Hierbij komt nog, dat door het grote verschil in kwaliteit der mosselen de levering zo ongelijk moet verlopen. Tegenover mensen die reeds tot en soms aanmerkelijk meer dan 100 procent van hun kwantum leverden, staan nog veel kwekers, die nog helemaal niet leverden benevens een groot getal dat zich tot nu toe met een gering percentage moet vergenoegen. Dit is op zichzelf al onplezierig maar steeds meer komt men tot de mening, dat het vrijwel uitgesloten kan worden

geacht, dat ieder kweker in de gelegenheid zal komen, zij het dan wat later, om tot 100 procent te leveren.

Is het voor een kweker met groot leveringscijfer minder aangenaam en evenmin voordelig beneden de 100 procent te moeten blijven, toch kunnen die nog wel rond komen. Maar te veel kleine middelmatige bedrijven moeten beslissen aan de honderd procent komen wil er voor de ondernemer genoeg overschieten om de eindjes aan elkaar te rijgen.

Dat dit vooruitzicht niet van aard is de betrokkenen of bedreigden in een opgewekte stemming te brengen of te houden, is wel aan te nemen. Dit betreft de kwekers. En de handelaars? Een even trespig beeld hoewel van anderen aard. Al wat handelaar is, dient, gezien de wijze van instelling, een grote omzet te hebben. De materialen en gebouwen waarmee en waarin de mossels worden geschoond, worden zijn dermate kostbaar, dat enkel een druk gebruik een en ander rendabel maakt. Daarbij komen nog de geregeld terugkerende uitgaven voor het vaste personeel dat bij minder bezet zijn, ongeveer hetzelfde kost als bij volle bezetting. Dit geldt voor vrijwel alle oude «handelaars». En de «nieuwe»? Die maken tot nu toe weinig klaar. Wel wordt beweerd, dat de omzet vlug oploopt, maar dit klopt niet met hetgeen we hieromtrent vernamen. Zo zou «Solidair» vorige week 400 ton hebben verzonden, maar 't was niet meer dan amper 250 ton. Voor deze week lazen we 4 tot 500 ton. In werkelijkheid 360 ton. Wat men er in ziet om de omzetcijfers zo te overdrijven, weten we niet maar wel is het ons duidelijk dat het nog niet zo gemakkelijk valt er tussen te komen.

OUDVLAAMSE ZEEVISSERIJ

Herve Stalpaert heeft al sporen verdiend op gebied van geschiedenis der zeevisserij, vooral op gebied van folklorie: door verschillende merkwaardige artikels in weekbladen en folkloristische tijdschriften.

Bij de Uitgeverij voor Gemeenteadministratie verscheen onlangs een boekje van de hand van deze speurder in het verleden waarin geschiedenis en gebruiken van de worden besproken. Het is de Vlaamse zeevisserij in het verleden doeling niet geweest van de auteur volledig te zijn, het boekje is ook te klein, maar des te meer interessant. Hier volgt een korte opgave van de verschillende hoofdstukken en behandelde onderwerpen:

Vissersplaatsen aan onze kust: Vele eeuwen geleden — de vissers voeren uit — In vogelvlucht tot op heden.

Oudvlaamse zeevisserij: Overzicht van de zeevisserij — De zoute historie van de oude IJslandvaart — Pannevissers vroeger — Strandvisserij vroeger en nu — De grote vaart — Blankenboetjes en Blankenbergse rekeningen — Oudtijds Oosthoekvisserij — Garnaalvisserij.

Uit het dagelijks leven: Het vissersvolk — Vlaamse vissers bidden, bedevaarten en beloven.

Tot slot een zeer uitgebreide bibliografie, die ieder welke wat meer wil leren veel nut zal bijbrengen. Zeer vlot geschreven en gemakkelijk te lezen, kunnen we het boekje ten zeerste aanbevelen.

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)

DE VOLLE HARING

Het is het ogenblik van de «panharing». Een paar kleine drijfnetters, hebben de haringsnetten aan boord gedaan. Anderen wachten nog. Het welslagen van het haringseizoen hangt grotendeels af van de «goede winden» die het hunne kunnen bijdragen om de lekkere zilversjies aan onze kusten te houden. Laat ons hopen dat de nog enkele overblijvende drijfnetters dit jaar een goed seizoen mogen maken.

INVOERSTATISTIEK AUGUSTUS 1956-1957

V.B.Z.-STATISTIEK

Landen van herkomst	Gewicht in kilogram				Vis bt. Contingent		Waarde in Frs.	
	Boven de 40 cm.		Onder 40 cm.					
Nederland (1)	157.172	133.838	102.280	178.166	—	—	6 375 650	8 8 33949
Denemarken (2)	42.903	39.755	—	—	18 000	20.000	1.206 239	1.262.020
Noorwegen (3)	39 671	28.936	—	—	10.000	—	773 536	474.525
Zweden (4)	7.580	3.903	—	—	—	—	98.890	51.916
Engeland (5)	70.271	71.587	—	—	—	8.645	1.980.233	2 133 175
Frankrijk (6)	125	2 351	—	—	—	119.320	11.405	391 130
West-Duitsland (7)	50.443	26.776	—	—	—	14.970	679 615	651 245
Totaal	368.165	307.186	102.280	178.166	28.000	162 935	11.125.656	13.797.960

Waarvan :

	Aanvoer		Opbrengst		Gemiddelde prijs	
	1956	1957	1956	1957	1956	1957
(1) Kabeljauw	100.495	99.513	1.954.799	2.156.657	19.45	21.67
Schelvis	31.907	13.513	407.509	181.923	12.77	13.46
Tarbot	5.991	4.997	170.850	147.671	28.51	29.55
Vleet	5.696	3.909	103.663	75.757	18.19	19.38
Haai	4.919	4.836	87.035	92.438	16.69	19.11
Schol	2.354	1.491	35.534	22.731	15.15	15.24
Heilbot	2.163	664	81.787	28.657	37.81	43.15
Staart	1.078	559	21.963	13.336	20.37	23.85
Rog	—	2.406	—	24.938	—	10.36
Wijting	—	598	—	13.068	—	21.85
Onder 40 cm.						
Tong	60.940	122.812	2.932.779	5.358.919	48.12	43.63
Schol	19.725	29.839	263.298	401.921	13.34	13.46
Makreel	8.244	7.408	77.834	52.947	9.44	7.14
Pieterman	5.632	8.437	111.009	165.321	19.71	19.59
Schelvis	3.784	6.604	23.334	46.938	6.16	7.10
Wijting	2.601	2.401	19.801	18.035	7.61	7.51
Tarbot	1.002	469	18.269	9.322	18.23	19.87
(2) Kabeljauw	31.157	32.303	564.139	597.933	18.10	18.51
Vleet	7.509	4.365	177.696	101.357	23.66	23.22
Schelvis	2.328	2.176	38.206	33.390	16.41	15.34
Haai	1.909	—	46.798	—	24.51	—
Tarbot	—	75	—	3.000	—	40.00
Diepvriesvis	—	20.000	—	506.450	—	25.32
(3) Zeepaling	13.750	—	147.908	—	10.75	—
Schelvis	12.064	9.803	107.657	114.684	8.92	11.69
Kabeljauw	8.174	7.123	125.325	102.278	15.33	14.35
Heilbot	4.077	4.062	157.186	156.410	38.55	38.50
Haai	1.511	6.689	17.157	83.523	11.35	12.48
Vleet	—	1.179	—	16.510	—	14.00
Staart	—	80	—	1.120	—	8.60
(4) Kabeljauw	4.440	2.120	50.383	28.305	11.34	13.35
Vleet	3.140	1.783	48.507	23.611	15.44	13.24
(5) Tarbot	29.707	24.836	983.934	796.511	33.12	32.07
Kabeljauw	17.930	37.527	468.981	956.189	26.15	25.47
Vleet	14.157	6.256	354.940	165.724	25.07	26.49
Zeebrasem	5.356	—	94.668	—	17.67	—
Staart	2.790	795	68.190	21.100	24.44	26.54
Diepvriesvis	—	8.645	—	146.351	—	16.92
Haai	—	847	—	25.652	—	30.28
(7) Roodbaard	35.843	26.776	542.285	480.857	15.12	17.95
Kabeljauw	14.600	—	137.330	—	9.40	—
Diepvriesvis	—	14.970	—	170.388	—	11.38

Nieuw vissersvaartuig gedoopt te Zeebrugge

Zaterdagmiddag werd er opnieuw een vissersvaartuig gedoopt op de vissershaven aan de aanlegsteiger der yachthaven. Ditmaal was het de Z.428 genaamd «Deo Gratias» dat gebouwd werd op de stalen scheepswerf Bocher te Zeebrugge, voor rekening van de reders Van Fleteren en Derudder. Het nieuw vissersvaartuig heeft de volgende afmetingen : Lengte : 20 m. ; Breedte, 5,30 m. en diepte, 2,90 m. Het is uitgerust met een A.B.C. motor van 165 pk., een radio-zenden ontvanger, een dieptemeter en een richtingszoeker. De elektriciteit werd aangebracht door dhr Jaumain uit Zeebrugge en is uiterst modern opgevat. Het schip is kunstvol ingericht voor het verblijf der vissers, terwijl de afwerking tot in de puntjes verzorgd werd. Het werd gedoopt door Z.E.H. Van Houtte pastoor van Langemark, broeder van mevrouw Van Fleteren.

De peter was dhr Louis Declerck en de meter was mej. Denise Derudder. Na de doopplechtigheid deed het schip een maiden-trip in zee die volledige voldoening gaf aan de gelegenheidspassagiers.

Deze week vaarde het nieuw vaartuig uit ter visvangst met aan boord volgende bemanningsleden : schipper Leon De Meulenaere ; motorist Roger De Cuper ; matrozen Willem Devos en Jozef De Meulenaere. Aan de reders hartelijk proficiat met hun nieuw vissersvaartuig en aan de bemanning behouden vaart en mooie vangsten. — Z.

REDEERS !

LEES UW VAKBLAD !

VOOR WANNEER BAGGERWERKEN TE NIEUWPOORT ?

De visserij ziet nog altijd verlangend uit naar de komst van de baggermolen. Beloofd werd dat de firma Declodt, einde september of begin oktober zou beginnen met de havengeul zijn diepgang te geven. De vissers wachten altijd. — N.

«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)

**NA HET BEZOEK
VAN DE
«ANTON DOHRN»**

Tussen de verschillende, op de commandobrug geplaatste toestellen, kon men, direkt onder de ogen van de kapitein, de snelheidsmeter en omwentelingsmeter bemerken van de firma H. HOPPE van Hamburg.

Deze twee toestellen zijn onmisbaar om door aflezingsvergelijkingen het begin, het zich vullen of het hinderen door een hindernis van het net te volgen. De toestellen van HOPPE werden op alle moderne Duitse vissersvaartuigen alsook op de trawlers van Delpierre, Senechal, Le Garrec, Nord Pêcheries, L. Prentout, enz. uit Boulogne geplaatst.

Alle inlichtingen betreffende deze toestellen, kunnen zonder verbintenis bekomen worden bij :

**Mr DELANDE, Kolonielaan, 57
ANTWERPEN**
6390V

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

**Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef**



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

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

Buitenboordmotoren

**SCOTT - ATWATER, CLINTON
FERRIER, enz...**

VERSCHILLENDE MODELLEN MET ZEEWATER- OF
LUCHTAFKOELING
STEEDS IN VOORRAAD
1,5 P.K. tot 40 P.K.



BEL ONS OP VOOR DEMONSTRATIE :

Société Belge Crossley

LEOPOLD II LAAN 24-26, BRUSSEL — TEL. 25.38.23 - 25.17.71
(6642V)

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

BELIARD-CRIGTON & C°

(11)

**KLEINE AANKONDIGINGEN
TE KOOP**

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

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

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

JONGEN en LICHTMATROOS ter beschikking. Inlichtingen : VBZ, Vismijn, Oostende. Tel. 785.03.

TE KOOP MOTOR DEUTZ van 180 pk met nieuwe chemisen, pistons en nieuwe nokkenas in reserve en keerkoppeling, in zeer goede staat. Prijs 150.000 F. Zich wenden Plantenstraat 61, Oostende. 6376V

TE KOOP : VISSERSVAARTUIG
Totale lengte 24 m op 7 m. In prima staat, Motor Deutz, 220 PK defect. Te bevragen : Vanacke, Temsestwg 2, Bornem (Antwerpen). Tel. 323. 6397V

Voor alle inlichtingen : zien wenden bureel blad.

**Havenbeweging
Nieuwpoort**

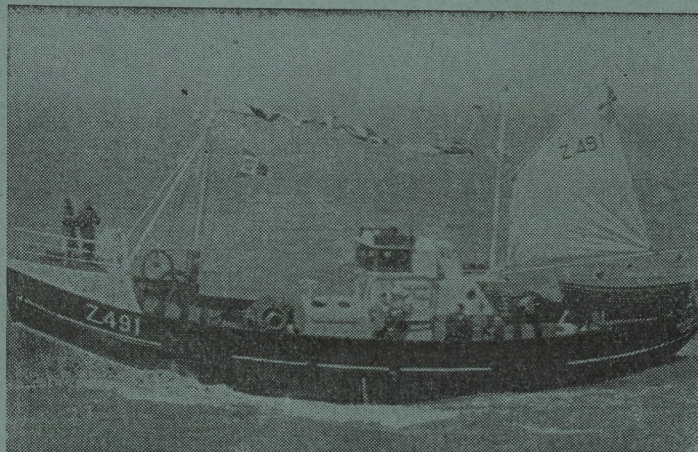
Tijdens de maand september was de bedrijvigheid veel geringer dan de vorige maanden. De beweging op het havengebied was vooral merkbaar op de vissershaven. De oorzaak daarvan is te vinden in de vroege herfststormen die we gekend hebben in de voorbije maand. De totale scheepvaartbeweging bedroeg 323 vaartuigen die de haveninstellingen aandeden, onderverdeeld in 1 koopvaardijship, 8 yachten en 314 vissersvaartuigen. In tegenstelling hebben 326 schepen de haven verlaten nl. 1 handelsvaartuig, 15 yachten en 310 vissersvloepen. Zoals hoger vermeld beperkte de bedrijvigheid zich op de handelshaven tot de aankomst van een Duits vaartuig die een lading van 107 ton hout binnen bracht uit Zweden voor rekening van de firma Pauwelyn. De yachthaven kende zijn nazomerse beweging die zich beperkt tot het in of uitvaren van een 23-tal yachten.

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

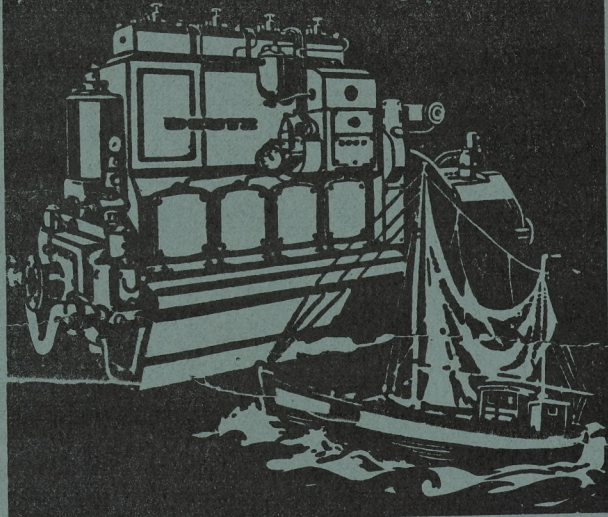
Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

33V

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAI,

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten

Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

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

*

BRUSSEL :

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

*

LUIK :

Tel. 23.33.93
Telegram : Léoneessel Lulk



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

185V