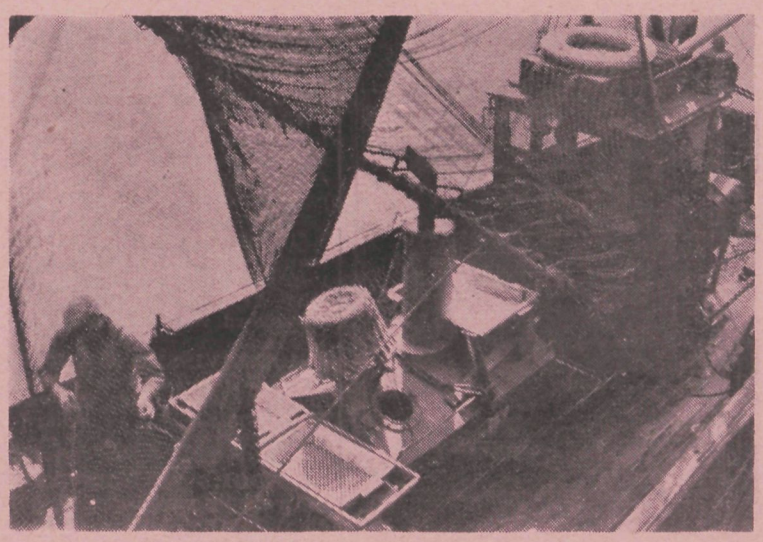
26e JAARGANG — Nr 9 Verschijnt elke vrijdag PRIJS : 4 FRANK VRIJDAG, 28 FEBRUARI 1958

Het VISSERIJBLAD



Zo zag een Brusselaar onze kustvissers aan het werk.

VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen
N.V.
BELIARD-CRIGHTON & C°
(11)

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

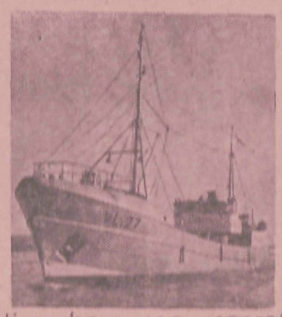
Haringgroothandel
CORNELIS VROLIJK'S
VISSERIJ My n.v.
IJMUIDEN
Tel. 4200 - 5318 - 6319
(Holland)
(96)

REDERS en VISSERS,
Voor Uw
Sociale lasten en boekhouding
wendt U in volle vertrouwen tot de Beroepsvereniging
Hand in Hand
BESTUURSGEBOUW VISMIJN ZEEBRUGGE
Tel. 541.17
Na de uren : Joz. De Roose - tel. 517.40

N. V. v.h. C. DEN DULK
KATWIJK AAN ZEE
Rederij Haringhandel
Koelhuis
Tel. nr 2036
Na 5 u. : 2670
(100)

AUGUSTA
Café en Restaurant
t.o. Station
IJ M U I D E N
Tel. 4217

Gerrit B L O M
HARING-
ZEEVISGROOTHANDEL
IJmuiden Holland
Tel. : Magazijn 4409 en 6084
Tel. : Huis 7012
550

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN

Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen
(523V)

Alle soorten verse en bevroren zeevis
Haring
FIRMA
P. J O N G E J A N S
ZEEVISGROOTHANDEL
IJmuiden (Holland)
Tel. kantoor 4752
Tel. huis 5754-4778
IMPORT EXPORT
551



★ WINCHES
en
★ HYDRAULISCHE
STUURMACHINES
voor de visserij
werktuigen Giessen
KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

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.

★

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

★

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.

★

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

★

MOTORVISSERSVAARTUIG. Gebouwd in 1943, voorzien van een motor Deutz PK van 1957. Bruto ton : 38. Koopprijs : 1.200.000 F. Geschatte waarde : 1.800.000 F.

☆

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

MOTORVISSERSVAARTUIG van 1932. 35 Ton. Deutsche Werke 110 PK. Nieuwe chemises. Stalen stormkap en stalen stuurhut. Fr : 450.000. Goede betalingsvoorwaarden. Inlichtingen : Hand in Hand, Zeebrugge. 6429V

★

TE KOOP : Houten VISSERSVAARTUIG gebouwd in 1937 op de werf H. Deweert te Oostende. Motor Deutz 30 pk. Prijs 60.000 F. Adres bureel blad nr 6202 V.

★

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 : 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.

★

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 : een **KUSTVISSERSVAARTUIG** van 26 BT, gebouwd in 1943, voorzien van een Industrie motor van 60 PK van 1943. Het vaartuig heeft een lengte van 14 meter en een breedte van 4,60 m. Met volledige inventaris. Het is verzekerd voor 500.000 F en te koop voor 225.000 F. Alle verdere inlichtingen bureel blad nr 6512V.

n.v. AGENTUUR en HANDEL
Maatschappij
IJMUIDEN
Telefoon 4527
Voor alle visserijbenodigdheden
81

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

26e JAARGANG — Nr 9 « HET VISSERIJBLAD » VRIJDAG, 28 FEBRUARI 1958

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 jaar : 250 F.
Nederland, 1 jr : 15 Gld of 200 Fr.
Belgisch Kongo, 1 jaar : 200 Fr.

Standpunten

Op leven of dood ?

DENK niet dat ik overdrijf wanneer ik deze titel gebruik om de conferentie te bestempelen die maandag begonnen is te Genève.

Na een langdurig en vooral lastig kraambed, is de internationale commissie die opgericht werd met het doel een internationale wet voor de zee samen te stellen, er eindelijk toe gekomen een ontwerp in te dienen.

Dit ontwerp zelf heeft al verscheidene wijzigingen ondergaan sinds zijn eerste vorm omdat rekening moest gehouden worden met de wensen van de verschillende landen.

◆ ◆ ◆

DAAR zijn eerst de Amerikanen, die hebben het vuurtje in brand gestoken, in 1946, toen president Truman verklaarde dat alles wat zich onder de (zee)-bodem van het continentaal plateau bevond, eigendom was van het aangrenzende land.

Het ging toen over petroleum en de Verenigde Staten hadden voorzeker wel schrik dat de Russen, bij voorbeeld, met drijvende eilanden, de petroleum onder hun neus zouden wegpompen.

En het vuurtje ging aan het rollen. Zuid-Amerikaanse staten eisten 200 mijl, de ene staat met het oog op de walvisvangst — herinner U het geval van de Griek Onnassis — de andere staat met het oog op territoriale aanwinsten.

IJsland begon met zijn visserijgrenzen uit te breiden en dit kostte aan Belgische rederijen alleen reeds miljoenen aan boete en mindere opbrengsten.

Het was een warboel ongehoord, waarin de internationale rechtscommissie moest trachten orde te scheppen. Het ontwerp dat eindelijk uit het brein van die geleerde bollen is gekomen is zodanig ingewikkeld dat er niemand zich kan bij neerleggen.

Men wil tot iets nieuws komen, maar men vergeet de oude wetten die sinds eeuwen de zee regeren.

◆ ◆ ◆

ER zijn voorstellen waarmede geen enkel visserijblad zich kan akkoord stellen, behalve dan diegenen waarvan de vis vlak onder de kust gevangen wordt.

Zo erkent de kommissie dat de territoriale wateren niet breder mogen zijn dan twaalf mijl. Dat is een gevaarlijk standpunt, temeer daar er onmiddellijk hierop gezegd wordt dat deze breedte dient vastgesteld door een internationale conferentie.

Het eerste ontwerp voorzag dat geen enkele staat verplicht is territoriale wateren te erkennen die breder zijn dan 3 mijl en dat is tenslotte het enige dat ooit internationaal vastgelegd is geworden, (1888 Den Haag) en een bevestiging is van de overoude gebruiken.

◆ ◆ ◆

HET ontwerp van de internationale rechtscommissie handelt over de vrijheid van de hoge zee, maar er zijn een heleboel vrijheidsbeperkingen voorzien, zoals bijvoorbeeld: bezoedeling der zeewateren, bescherming van de visstapel, enz... En dit principe is wel goed en gezond. Maar...

Er blijft een maar, en dan vooral waar het gaat over overbevissing. Er worden talrijke beveiligingsmaatregelen voorzien en het principe is deze dat de akkoorden niet eenzijdig mogen afgesloten worden, behalve dan wanneer er betwistingen zijn.

Zoals dit nu het geval is met IJsland, zou IJsland, zolang met de andere landen geen overeenkomst kan getroffen worden, onmiddellijk alle aanpalende wateren voor de visserij kunnen verbieden.

Het is begrijpelijk dat hierover nooit een akkoord zal kunnen bereikt worden en het is evenzeer begrijpelijk dat dergelijke maatregel er talrijke landen zal toe aanzetten bepaalde visgronden af te snijden voor vreemde vissers.

◆ ◆ ◆

ER is eveneens voorzien dat, in geval van betwistingen, beroep zal kunnen gedaan worden op een arbitrale commissie en er worden verschillende nieuwe organismen voorzien die onder meer met de overbevissing en de bescherming der visgronden zullen te maken hebben.

Dan vragen we ons af waarom de overbevissingsconventie wel bestaat. Deze commissie is reeds sinds jaren opgericht, is internationaal, bestaat uit wetenschapsmensen, techniekers en beroepsmensen uit de meeste betrokken landen. Ze is bijgevolg buitengewoon goed geplaatst om beslissingen te nemen en zelfs om scheidsrechterlijk op te treden.

◆ ◆ ◆

DIT zijn de voornaamste zaken die opvallen, er zijn er nog veel meer. We wensen hier niet in detail te gaan. Detailzaken zijn reeds besproken geworden tussen de afgevaardigden der visserijverenigingen op internationaal plan en met de landelijke afgevaardigden op het internationaal congres dat thans te Genève doorgaat.

Uit dit alles is gebleken dat — althans voor wat de visserij betreft, we weten niet hoe de koopvaardij gereageerd heeft, alsmede de talrijke andere bijgetrokken nijverheden — het ontwerp van de internationale rechtscommissie zeer mank gaat. Dit ontwerp is niet alleen onvolledig, het is zelfs op die plaatsen waar het tracht volledig te zijn, schadelijk voor de bestaande belangen.

Het schept onvoorziene mogelijkheden, meer dan gelijk welk imperialistisch land ooit kan dromen hebben, om andere landen te belemmeren in het uitoefenen van een bedrijf — de visserij — dat reeds eeuwen op die plaatsen uitgeoefend werd.

We kunnen niet beter besluiten dan met een aanhaling te doen uit de Duitse nota omtrent het ontwerp van de commissie :

« Het ontwerp «speciaal belang» is klaarblijkelijk een gemeen» plaats genomen uit het arsenaal van het politiek imperialisme. Het » enige verschil tussen het heden en het verleden is de benaming. Vroe» ger sprak de aanvaller van «levensruimte», thans spreekt men van » «speciale belangen» als basis voor het eisen van speciale rechten op » de open zee, welke nochtans gemeenschappelijk goed is voor ieder» een ! »

J. H. K.



Brief van Stierman Lèèze

Beste Menschen,

Je gaat julder zeeker zeggen : hoe is dadde, hebt de Stierman van de reize niet weest gaan mascheren ? Je moet er niet mee inzitten, 'k hebben dubbel en dikke gemascherd en ossen'k een beetje te laate zijn met mijn brief oover 't karnaval, ligt dadde aan 't feit dan'k een beetje mieseerie gehad hebben.

'k Hadden vernoomen datter de maandagaavend groote karnaval was langs de kaaje en dan aal de gemascherde persoonen acht bons kreegen voor pienten te drienken in de kaffees van de kaaje. 'k Zeggen teegen Euphrasie : me gaan vandenaavend een keer gaan mascheren : ik en gij en de drie kienders en me gaan aal in de stoet, de kienders kunnen der ook eenkeer plezier van hebben. Jamaar zegt ze, dat gaat laate worden voor de kleinen. 'k Zeggen : ba ten doet, je briengt ze gij naar hunder bedde achter die stoet en je komt weere me gaan ton de reste oender uus getween doen. De kienders hebben der azoo ook een keer eentwadde aan gehad en ikke ook, reekent maar een keer uut : vuuf keers achte dat is veertieg pienten welgeteld. Daarmee kan een mensch eentwadde doen.

Maar binst dat Euphrasie weg was om de kienders in hunder bedde te steeken, moesten'k in de koude blijven staan op de groenselmarkt. 't Was voor een ziekte op te doen en dadde binst dan'k aal die bons in mijn zakken zitten hadden : ze jeukten en ze kittelden en 'k peinsden der op dat ze de volgende dag niet meer geldieg giengen zijn en dan'k me dus moesten weeren om klaar te komen, biezoender dat het aal bons waaren voor verschillende kaffees.

'k Hebben Euphrasie weeregevoenden den volgende nuchtend tusschen den achten en de neegen : ze was al thuus. 'k Zeggen : dat zijn wel manieren, kost je niet wachten achter mijn ? 'k Hebben geheel de stad afgeloopen om joen te vienden en je waart nieversten, madam zat thuus. 'k Zaaten der eerst mee in datter eentwien met joen weggeloopen was, je hoort teegenwoordieg van die raare diengen in de gazetten en de radiejoo. Ja, zegt ze, en hoe kost je gij weeten dat 't azoo niet was ? 'k Zeggen : 'k hebben naar 't zottekot bij Brugge getelefoneerd en gevraagd of dan der de laatste daagen geen zotten uutgebroken waaren, en met dan der geene vermist waaren op dat moment, waaren'k op slag gerust.

De diessendagaavend zijn me naar Heist geweest voor te masscheren, niet met de tram, je moet te gauwe weg os je joen amuseert, maar met een ottoo dan'k gehuurd hebben. De vent die zijn ottoo's verhuurt, toonde mijn hoe dat dat in malkaar zat en met dan'k een slimme vent zijn, hadden'k 't sebietsend op. Euphrasie zegt, binst damme op roete waaren : dat kost zeekersten veele geld. 'k Zeggen. 't is de moeite niet voor der van te klappen : 2,50 fr. per vierkante kielomeeter. Rijdt maar niet te rap, zei ze, os 't alzoo is. 'k Zeggen waarvooren dadde ? Ehwel zegt ze, 't zou te kostelijk kommen, reekent maar uut, os je aan 100 kielomeeters per uure rijdt, komt dadde op 250 fr. per uure, 't is biekansten de pree van een mieniester en 't geld groeit op onze rik ook niet.

'k Zeggen : 'k zoen niet weeten hoe dan'k hier 100 kielomeeters per uure uit dat kraam zouden haalen, 't trekt gelik niet. Ja't, zei ze, dat is azoo os je eentwadde huurt, ze steeken joen alle soorten van oude brol in jen handen en ze zeggen ton dat je 't gij aan den hals hebt gebracht. Me liepen zeeker een mieltje of tiene, maar almeteenkeer kwam ter daar een gendarm per veeloo aanschijveren en je zei damme moesten stoppen : je rijdt veels te rap, zeiten, je staat op de boek. 'k Zeggen : wabliefje, veels te rap rien, en wat moet je dan zeggen van aal die andere ottoos die hier verbijschijveren ? Rien de deeze niet veels te rap misschien ? Ossen'k kik te rap rien, mag je deeze hier allemaale op de boek zetten. Dat gaat joen niet aan, zei die gendarm, dienst is dienst en je zijt den eeniegsten dan'k per veeloo kunnen inhaalen.

Me kwaamen met een beetje vertraagienge toe te Heist en os me den ottoo eentwaar gezet hadden, wilden'k doen gelik of dat die vent uut de garaage gezeid had : de fring toetrekken, maar 'k mochten trekken zooveele of dan'k wilden, 'k kreegen hem geen centiemeeter meer toe. Wat zit je gij daar te trekken en te sleuren, zei Euphrasie, je gaat dat karretje nog in stikken sjorren. 'k Zeggen : 't is voor de fring toe te trekken, 't staat azoo in 't reglement. Zot, zegt ze, die fring is ol lange toe, van os me wegreen uut Oostende' 'k hebben 't ik gedaan. 'k Zeggen : wabliefje Ja'k zegt ze, teegen dat je eentwaar zoudt op gereen hebben, en dat je vergeeten zoudt hebben van te fringen, me fringden azoo in avanse.

Teegen vrouwmenschen ister niettent in te brengen, zo me verkleedden ons en me trokken der op uut. Maar volk datter was, je gaat het wel geleezen hebben in de gazetten en 't gaat julder niet verwoenderen dan'k Euphrasie sebietsent kwijt waaren. 'k Hadden der eerst geen erg in want 'k stoenden in de fiele aan een kaffeetoog voor twee pienten te bemachtiegen. Ossen'k ze vaste hadden, was ik kontent dat ze niet te zien was, zoo kosten'k ze zelve alle 2 uitlappen, want 'k hadden een verschrikkelijken dorst. En als ze uutgelaabert waaren giengen'k weere in de reeke staan voor twee andere, maar weere geen Euphrasie, enzoovoors. Dat kostte niet lange blijven duuren : iedere keer twee pienten tegelijk, zoo 'k verleiden van kaffee met d'hoope heur daar te vienden, maar geen Euphrasie te zien. 'k Zeggen : 't is waar ook, ze is gemascherd, maar in wadde dat ze verkleed was, hadden'k vergeten met aal die pienten. Op een moment, 'k peinsden dan'k ze zaagen : ter passeerde daar een groot gedoefte van een mascher in de straate, ik der achter straate in, straate uut en ossen'k ze ten lange laaste kon inhaalen, 't was zij niet. En ikke weere in de fiele aan de toog achter een piente. Dat was tenminste een sport en hoe moeilijker dat je ze koste kriegen, hoe meer goeste dat je der achter hadde en hoe meer dorst dat je kreeg.

'k Hadden waarlijk kompassie met die kaffeebaazen, dat waren slaaven. Allez, 'k kwaamen den woensdagnuchtend ten tienen nog bij Jan van gats toegestooken, die mensch stoend daar achter zijn toog vastgeboenden. 'k Zeggen : Jan, wat is't dè, hebt ze joen vastgeboenden omdat je niet zou wegloopen. Neen't zeiten, maar 't is omdan'k niet zouden omverre vallen want 'k staan hier aal van zundagnoene te twee en half. En 't ergste zeiten, is dan'k in aal die tied zelve geen okkaache hadden om der eenen te tappen voor mijn eigen : ze wierden uut mijn handen gesnakt voor dat ze vul waaren. 'k Zeggen : jaa, 't is erg, ze zouden dadde lieversten doen met uuze visch, 't zoude beeter zijn.

'k Zijn niet lange gebleeven uut kompassche, 'k zeggen : 'k zijn 't op, moeste Euphrasie nog binnenkommen, zegt dan'k naar den ottoo zijn. 'k Gaan't doen, zei Jan. Maar ossen'k aan den ottoo kwaamen, wien zat er in ? Je moet het niet raan : 't was Euphrasie in hoogsteigen persoon. Wien had er gepeinsd dat ze daar zoude gewacht hebben. Ze had geslaapen en ze was — gelijk olsan — niet welgezind os ze wakker wierd. 'k Zeggen : me gaan niet veele klappen, me zijn 't op.

Voor dan'k vertrokken, inspekteerden'k eerst aal de knoptjes en tuutjes om te zien of dat ollesten in orde was, de fring oopen en trekken aan dat kraam om hem in gang te krijgen. Maar aal geen avanse, de moteur wilde niet pakken. 'k Zeggen Euphrasie, je gaat moeten een beetje steeken, anders geraaken we hier nooit weg. 't Moet weere ik zijn, zegt ze. 'k Zeggen : natuurlijk ,k kannen 't ik toch niet doen, wien zouter anders stieren en daarbij je hebt gij geslaapen, je zijt gij meer uutgerust dan ikke.

Ze wroeng heur uut den ottoo en aan 't steeken. Me giengen vooruit, maar de moteur wilde van geen liefde weeten, Je bleef koppig en Euphrasie aan 't duwen dat heur toenge uut heur moend hieng. Me waaren al een geheel ende buiten Heist os ik kompassie kreegen met heur : 'k zeggen, rust een beetje me gaan sebietsent weere voorts, Je hebt het gemakkelijk te zeggen, zei ze, maar 't is ik die maggen steeken. 'k Zeggen ja't, maar je mag gij aantijden rusten ook. Zegt ze : maar dat is gelik de baane niet damme gekommen zijn. 'k Zeggen : hoe zoudt je gij dadde weeten, 't was doenker os me arrieveerden. Maar 'k zaagen daar een plakkaat met de richtienge Oostende, 't was aan den anderen kant. 'k Zeggen : gauw, me gaan sebiesent draaien. ' Is gemakkelijk te zeggen, zei ze, os je maar achter dat stier te zitten hebt. 'k Zeggen : 'k kannen toch niet rechte staan voor joen plezier te doen en daarbij dat is al zoo gemakkelijk niet of dat je peinst : je verstand bijhouden, antijden fringen, uutkijken os je een andere ottoo verbijsteekt.

Binst dat ze aan 't steeken was, me zaaten biekansten weere in Heist peinsden'k der op dan'k vergeeten hadden de naftekraane oopen te draaien. 'k Probeeren verzichtig en jawel, almeteenkeer, de karre schoot án gang en vooruit, chanse dat Euphrasie heur goed vasthield, of ze lag met heur aanzichte teegen de steenen. Maar ze koste nog mee. 'k Zaagen heur aangezichte deur 't speegeltje voor achteruut te kijken : 't was rood van d'inspanniengе. 'k Zeggen in mijn eigen : ze moet zij nu pertangs geen moeite doen en steeken, den ottoo gaat vanzelfs nu dat de naftekraane oopen staat. Voor damme in Blankenberge binnenreen, stopten'k nog een keer voor heur te laaten rusten. Ze begost me daar te schelden omdat ik niet vroeger gestopt hadden. 'k Zeggen : stoppen, waarvooren, je kost gij pertangs goed mee en je moeste vooreersten niet steeken. Ja, zegt ze, 'k hebben geheel de weg moeten loopen om je bij te houden, 'k staan der rood van. 'k Zeggen : en ik die meenden dat het was van teegen te houden omdan'k niet te rap zouden gereen hebben, nu dan de frings oopen stoenden.

Me zijn met vertraagienge te Oostende toegekommen, 'k zijn sebietsent in mijn bedde gekroopen Euphrasie ook en om verdere mieseerie te vermijden, zijn'k den volgenden nuchtend opgestaan, voor dat ze zelve wakker was, 'k hebben mijn panger gepakt en 'k zijn in zee gegaan. Daarmee komt het dat mijn brief oover de karnaval van een weeke te laate is, maar dat kan aan iedereen ooverkomen, biezoender os't karnaval is en dat gebeurt gelukkieg maar eenen keer op een jaar.

Stierman Lèèze

«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)

HET VISSERIJBLAD IS UW BLAD ! ! !
NEEMT EEN ABONNEMENT

Zaterdag 15 maart
ZITDAG TE NIEUWPOORT

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



Het is altijd goed om te lachen, en als een kriebelend strootje er de oorzaak van kan zijn, is het een voorwerp dat tot het geluk der mensen bijdraagt.

(John Dryden 1631-1700)

ONGELOOFLIJK EN TOCH WAAR !

IJslandse subsidiën voor visserijvloot ten bedrage van 8.000.000 pond per jaar

Toen we in ons nummer van 27 september 1957 in een kort berichtje mededeelden dat de IJslandse vaartuigen een dagelijkse subsidie van 75 £ per vaartuig zouden ontvangen, en dat deze de vroegere subsidies kwamen verhogen, haalden verscheidene lezers de schouders op en spraken van drukfouten, verkeerde berichtgeving, enz... Wij hadden toen ook geaarzeld om het mede te delen, maar onze korrespondent was formeel.

Het Engelse visserijblad «Fishing News», van vorige week, bevestigde dit bericht en geeft zelfs meer uitgebreide details.

In totaal worden door de IJslandse regering per jaar voor ongeveer 8.000.000 Pond Sterling, of voor 1.120.000.000 Belgische franken subsidies uitgekeerd aan de visserijnijverheid in dit land. Dit komt ongeveer neer op een gemiddelde van 40.000 pond sterling (5.600.000 fr.) per jaar en per vaartuig...

Een treiler die verse vis aanvoert, bestemd voor de uitvoer, bekomt 88 pond sterling per zeedag.

Treilers die vis aanvoeren bestemd voor de verwerking, bekomen 110 pond sterling per zeedag.

Treilers die vis aanvoeren bestemd voor de zouterijen bekomen 135 pond sterling per zeedag.

Verder bekomen de schepen die na 1948 gebouwd werden een extra vergoeding van 13 pond sterling per zeedag, als kompensatie voor de hoge uitbatingskosten.

Er is verder een subsidie voorzien op de gasolie, subsidies voor de vissers, de visverwerkende nijverheid en de visuitvoer.

We vragen ons af van waar de IJslandse regering al dit geld haalt en of de zeevisserij waarlijk zoveel opbrengt, om dergelijke subsidies te rechtvaardigen.

Nieuwe Duitse minimumprijzen en regeling

Van 18 februari af zijn de minimumprijzen in Duitsland voor vis verhoogd. De sortering I bekomt thans 21 pf in plaats van 18 pf per 1/2 Kgr; voor sortering II is voorzien: 17 pf in plaats van 14 pf per 1/2 Kgr.

Als haringminimumprijzen werden vastgesteld: 15 pf per 1/2 Kgr voor de maanden juli-augustus en 16 pf per 1/2 Kgr voor de andere maanden.

Eveneens werd een nieuw vangsten aanvoerplan van de vloot vastgelegd terwijl een opligschema voor de schepen opgesteld werd.

Het compensatiefonds krijgt ook een andere regeling. Voortaan moet voor alle verkochte vis en haring 1 DM per 100 Kgr betaald worden als bijdrage. Een nieuwigheid die bijgekomen is, is dat voor slechte vis, die afgekeurd werd of in beslaggenomen eveneens een compensatiebijdrage van 1,50 DM per 100 Kgr, moet betaald worden.

Steeds pech !

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.814 «Roger» van reder August Calcoen heeft waarlijk met onkans af te rekenen. Het vaartuig dat onder bevel van schipper Walter Bonjé ter visserij uitvaarde, had pas de havengeul verlaten op de motor begon opnieuw te kloppen, ten gevolge van een warmloper. De hulp werd ingeroepen van de N.744 die eveneens ter visserij was uitgevaren. De N.814 werd voor de zesde maal opgesleept in een tijdspanne van drie maanden. — N.

PERSONEEL GEVRAAGD VOOR DE ZEEVISSERIJ

Wegens het tekort aan personeel in het Zeevisserijbedrijf werd door de Minister van Landbouw, op initiatief van het Provincfaal Bestuur van West-Vlaanderen, van 1 jan. 1958 af een aanmoedigingspremie ingesteld.

Alle varend personeel van minder dan 18 jaar bekomt per zeedag een premie van 50 fr. boven het gewone loon.

De reder welke dergelijk personeel in dienst neemt bekomt een premie van 25 fr. per zeedag.

Hoever staan we met de electrische visserij ?

Zoals de zaken thans staan met de elektrische visserij, zijn de mogelijkheden oneindig veel groter dan met gelijk welk vistuig dat voor het ogenblik gebruikt wordt. Dat is het besluit van Dr P.F. Meyer-Waarden, direkteur van het instituut voor kust- en binnenvisserij te Hamburg, in zijn boekje : ELEKTRISCHE VISSERIJ, door de F.A.O. uitgegeven.

In zijn hoofdstuk : Belang van de elektrische visserij, zegt hij onder meer het volgende:

« Bij voorbeeld is het enkel mogelijk door elektrische visserij alle vis en dierlijk leven uit afgesloten wateren te halen. Alle mogelijke gesloten wateren kunnen volledig leeggevist worden wanneer men elektrische uitrustingen gebruikt. Deze uitrustingen kunnen eveneens gebruikt worden om de nutteloze en zelfs schadelijke vissen te verwijderen. Ieder water, bijzonder rivieren, kunnen afgesloten worden zodat geen enkele vis kan binnendringen en aldus is het mogelijk aan visteelt te doen in wel bepaalde plaatsen. Elektrische dammen kunnen gebruikt worden om te beletten dat kostbare vissen: zalm, paling, enz. door turbinen, pompen, enz. zouden vernield worden. Met de elektriciteit kan men eveneens de vissen leiden naar andere plaatsen, of zelfs hen in de netten drijven. »

Ook in de zeevisserij bestudeert men de kwestie der elektrische visserij en het is thans mogelijk geworden pelagische vissoorten in scholen bijeen te drijven door een elektrode voor de opening van het net te houden en de vis zo onbeweeglijk te maken dat ze niet meer kan ontsnappen aan het net.

Vorige week heb ik een kort berichtje gepubliceerd omtrent de nieuwe visrassen die opgekweekt werden tengevolge van de intense visserij, op haring bijvoorbeeld. Enkel de snelste haringen ontsnappen en vormen rassen van bijzonder vlugge haringen die aan de netten weten te ontsnappen. Is de elektrische visserij een verweermiddel van de mens tegen de wegvluchtende haringen? De tijd zal het uitwijzen.

« Een electrode welke geplaatst wordt vóór een pelagisch net (atoomnet bvb) trekt de vis aan die in scholen zwemt, zelfs van op de zeebodem, en richt deze vis in het vangbereik van het net. Aldus zal de vis welke anders onder het net doorzwemt, ook gevangen worden. Zelfs op ruwe zeebodem, zou het mogelijk zijn met een zwevend net de bodemvis in het net te halen. »

Volgens Dr Meyer-Waarden, zou het zelfs mogelijk zijn enge passen, zoals fjorden, inhammen, enz., af te sluiten door middel van elektriciteit zodat de vis op deze plaatsen verplicht blijft. Zelfs is het mogelijk de vis op die plaatsen te drijven, de plaatsen daarna af te sluiten en aldus een levende reserve te houden.

Andere mogelijkheden zouden zijn de visscholen te beschermen tegen zeerovende vissen, zoals haaien, enz., die de scholen uitdunnen. Vis elektrisch vangen zou zelfs bijzonder doelmatig zijn om de bewaringsmogelijkheden en de kwaliteit van de vangst te verbeteren.

« Nochtans, besluit Dr Meyer-Waarden, moet er steeds rekening gehouden met de belangrijke kapitalen en de grote energie die moet besteed worden aan elektrische visserij en dat deze dienen gehouden in verhouding tot de opbrengst. »

Deze uitgave van de F.A.O. behandelt de principes van de elektrische visserij, de toepassing van elektrische stroom in visserij en de voorbehoedmaatregelen tegen misbruik. Over de huidige stand van de elektrische visserij wordt zeer in detail gehandeld, verder worden de toekomstmogelijkheden van deze evolutie beschreven.

De bijzonderste bedoeling van deze studie is verwarrende uitzichten en ideeën over de elektrische visserij welke alle toekomstige ontwikkeling zouden verhinderen, uit te sluiten.

HOOGWATER

28	vrij	07.21	40	01.35	14
		20.08	38	14.15	14
		MAART			
1	za	08.35	41	03.00	14
		21.38	40	15.40	13
2	ZO	10.15	43	04.21	12
		22.44	43	16.53	11
3	ma	11.16	46	05.27	8
		23.37	47	17.52	8
4	di	— —	—	06.22	5
		12.07	49	18.40	5
● 5	wo	00.20	50	07.10	1
		12.52	52	19.23	3
6	do	01.01	52	07.56	-1
		13.35	54	20.08	2

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

VASTE AANLEGPLAATS VOOR VISSERSVAARTUIGEN TE NIEUWPOORT

Door de zorgen van de heren Waterschout Vanloo en de mijnbestuurder J. Verbanck, hebben de garnaalvissers een vaste aanlegplaats gekregen. Deze plaatsen zijn zo geschikt dat **vier** vaartuigen op zij van elkaar gemeerd liggen en dit met inachtname van hun lengte, hoogte van verschansing enz.

In die zin hebben dan ook 28 vaartuigen, of zeven groepen van vier, hun vaste ligplaats gekregen. Wat nog tot het gemak bij hoort : boven op de kaaimuur en op de buitenkant van de muur, dus zichtbaar voor de vissers als ze binnenvaren, zijn de nummers per «groep» gezet, met zwarte verf in geel kader wat goed zichtbaar is. Iedere rij moet gemeerd liggen met de voormast of boeg aan de geschilderde nummerplaat.

De vissers vinden het een heel goede oplossing en kennen reeds het gemak daarvan : zelfs zijn er, die hun zware meertouwen niet meer aan boord nemen, bij het vertrek en deze met een «loos» eindje aan de trap vastmaken, tot ze weer binnenkomen !

We vinden dit een heel goede «ordemaatregel» die er zal toe bijdragen om : plaatsruimte te winnen langsheen de kaai, de grootste vaartuigen uit de kleinste te houden en om dus nog minder averij te maken. Het mag gezegd worden, dat de averijen in Nieuwpoort «nul» te vernoemen zijn, vergeleken bij andere havens, en we er zelfs nog de nadruk op leggen, dat Nieuwpoort nog de enige haven is, waar af te rekenen valt met een sterke uitgaande tij, veroorzaakt door de afwateringen der verschillende vaarten, met het sluizenkompleks !

Zeebrugge mag daar gerust een lesje aan nemen, waar we zien, dat door het initiatief van een paar mensen met een klare kijk voor orde, honderduizenden franken gespaard worden aan schadegevallen met het gevolg van stilligende dagen voor reparatie, en wat meer is... het in stand houden van de vaartuigen, op dat ze na 10 jaar ouderdom, er niet uitzien als gelapte en getapte oude bakken !

Kan dit ook niet voor andere havens ?

SCHADEGEVALLEN

Oostende

De O.77 van W. Laforce heeft de haven van Oostende aangedaan met stormschade. Bezaanmast en reling werden gebroken.

De Z.547 behorende aan Neyts I. en Theodoor, moest wegens de storm naar de baai van «Port Quin» ten oosten van Padstown schuilen. Bij het inhalen van het anker, sloeg de klok af, werd de galg geplooid, de wire en een klepanker gebroken. Ketting en wire gingen verloren.

Bij het overnemen van de touwen tijdens de spanvisserij is de O.4 van *Devriendt Henri in botsing* gekomen met de O.260 van Pierre Devriendt, waardoor reling en stutten werden gebroken.

De Z.504 van Emiel Dobbelaere sloeg met de korre vast aan een wrak waardoor de achterspiegel beschadigd werd, alsook de bakboordzijde kluisgat.

De O.244 van Beyen Ph. moest de O.223 van Engel Calcoen met breuk aan waterpomp naar de haven opslepen.

De O.100 van C. Van Wijnsberghe en de O.628 van Frans Serie werden respektievelijk aan voor- en achtersteven schade berokkend door de O.260 en O.4, welke in het Montgomerydok tijdens de storm van heden dinsdag, losgeslagen waren.

De O.82 van de gebroeders Hennaert, moest op de slipway geplaatst worden met schroefschade.

ZEEBRUGGE

Van de Z.317 van De Vent Georges werd te gevolge van de storm het voordek opgeligt.

BRAND AAN BOORD

Aan boord van de Z.323 van Hugo Savels, schipper, brak brand uit in de logies veroorzaakt door de kachel, terwijl het schip gemeerd lag in de schuilhaven. De brandweer van Zeebrugge was vlug ter plaatse en kon in een minimum van tijd de brand blussen. — Z.

SCHIP BESCHADIGD

De Z.496 van schipper Gaston Rosseel liep schade op bij het op de kuisbank brengen van het vaartuig. De bakboordreling werd over een lengte van 4 meter ingedrukt terwijl het berghout gesleten werd. — Z.

BOEI OPGEVIST

De Z.512 van schipper Gezelle Leon bevond zich ter garnaalvangst. Toen men de netten ophaalde bleek er zich een vreemd voorwerp in te bevinden. Bij nader toezicht bleek het een op drift zijnde boei te zijn. — Z.

DE VIS WORDT KONING TE ROESELARE

Te Roeselare wordt van 1 tot en met 9 maart een voedingsweek gehouden in de zaal «De Beurs» op het stationsplein.

De plechtige opening geschiedt op zaterdag 1 maart. Zondag 2 maart is er een grote reklamestoet voorzien. Verder worden op elke dag een manifestatie voorzien voor een of andere voedingsprodukt.

Op vrijdag 7 maart is het VISDAG te Roeselare. De plaatselijke vishandel heeft hiertoe zijn medewerking verzekerd en zal aan alle klienten een uitnodiging uitdelen voor het bijwonen der manifestaties.

Eveneens wordt een uitstallingswedstrijd gehouden onder de vishandelaars, waarvoor bekers en diploma's zullen geschonken worden door de Propagandavereniging voor Visverbruik.

De visdemonstratie begint op vrijdagnamiddag 7 maart om 14.30 uur in de zaal «De Beurs». Vooraf *wordt een demonstratie gegeven* in het bereiden van vis, daarna gelegenheid tot proeven en worden vervolgens *visserijfilmen afgedraaid.*

Speciale receptenfolders werden gedrukt welke eveneens zullen uitgedeeld worden, zowel in de vishandel als tijdens de demonstraties.

Een gevaarlijke toestand in de Zeebrugse Vissershaven

Dat er te Zeebrugge in het laatste jaar, niettegenstaande het dok verlengd werd, grote wanorde en gevaar blijft bestaan, is een feit.

Vorige week klaagden we het feit aan van de Z.104 die meer dan honderdduizend frank schade heeft opgelopen door een dwarsijzer dat uitstak.

Thans is het de Z.53 die is blijven steken bij het opkomend water onder de betonnen muur waarvan het bovenste gedeelte verder uitsteekt dan het onderste met als gevolg dat onvermijdelijk bij het wassen van het water, de steven van kleine vaartuigen daaronder zullen blijven haperen. Daardoor is ook dit vaartuig vol water komen te staan en is er ook hier wederom honderdduizend frank schade.

Voor dergelijke wantoestand en gebrek aan bewaking van de haven, is geen verontschuldiging. Noch politie noch havenmeester is er voorzien om een bestendige bewaking uit te voeren. Men schijnt te vergeten dat de Zeebrugse visserssvloot een waarde van minstens 300 millioen frank vertegenwoordigt.

Met orde en wat goede wil zouden hier veel schaden kunnen vermeden worden. Maar dit ontbreekt. Voeg daarbij dat de vissershavenkommissie zoetjes in slaap schijnt gevallen.

We *vernemen* dat de reders welke zoveel schade geleden hebben, een proces tegen de stad Brugge en het Ministerie van Openbare Werken zullen inspannen.

We hopen dat thans van Overheidswege zal opgetreden worden.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS VRAGEN EN ANTWOORDEN

RIJKS-VISSERIJSCHOOL TE HEIST

Vraag nr. 50 van de heer De Nolf dd. 11 februari 1958 :

De heer Minister van Openbaar Onderwijs gelieve ons te willen mededelen, betreffende de Rijksvisserijschool te Heist-aan-zee :

1) Hoeveel leerlingen telt deze school, onderverdeeld per klas ;
2) Hoeveel leraars en personeel zijn aangesteld voor deze inrichting ;
3) Welk is het totaal bedrag der wedden van het personeel, en van de andere werkingskosten ;
4) Welk is de aankoopprijs van het schoolgebouw ;
5) Welk is het bedrag der veranderingen aan het aangekochte gebouw, en voor welk bedrag werden nieuwe gebouwen opgericht ;
6) Door welke middelen wordt het propagandafonds dezer school gespijsd ?

Antwoord :

De door het achtbaar Lid gestelde vraag behoort tot de bevoegdheid van de heer Minister van Verkeerswezen, aan wie zij werd overgemaakt.

EKONOMISCHE BIJDRAGE

Een der oudste Vlaamse bedrijven, de zeevisserij, ernstig bedreigd !

door J. Klausing

Uit het tijdschrift E.R.V. van de Ekonomische Raad van Vlaanderen namen we volgend artikel over van onze medewerker.

Sinds de «lockout» van 1948, waarbij de reders verplicht waren het bedrijf stil te leggen in afwachting dat de regering veiligheidsmaatregelen nam, is de toestand in het zeevisserijbedrijf nooit zo ernstig geweest als op dit ogenblik.

Aan de basis hiervan liggen talrijke oorzaken. De uitbatingskosten stijgen voortdurend met de levensstandaard van het land, de vangsten nemen geregeld af tengevolge van de overbevissing, de scherpe concurrentie van de noorderlanden vooral op de binnenlandse markt, het wegvallen van afzetgebieden, enz...

UITBATINGSKOSTEN EN VISPRIJZEN

In tegenstelling tot de meeste andere nijverheden, is het de reders onmogelijk de prijzen van hun vangsten zelf te bepalen. De vis wordt immers te koop geboden op de vrije markt — de vismijnen der kust — waar de wet van vraag en aanbod een hoofdrol speelt.

Deze vraag wordt bovendien sterk beïnvloed door de invoer van vis uit andere landen: Nederland, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Noorwegen, Denemarken. Enkel de visinvoer uit Denemarken is beperkt door de handelsakkoorden, voor de overige landen is de invoer volledig vrij. Hierbij mag niet uit het oog verloren dat de visproduktie in deze landen onder veel gunstiger voorwaarden kan gebeuren dan bij ons, niet enkel door het feit dat deze landen dichter bij de vangplaatsen gelegen zijn, maar vooral door het verschil in produktiekosten.

Sinds 1948 zijn de uitbatingskosten van vaartuigen voortdurend gestegen en was het de reders onmogelijk met deze stijging rekening te houden in hun verkoopprijzen. Daarentegen dragen de reedrs in belangrijke mate de stijgende lasten zowel van hun leveranciers, die ze in de verkoopprijzen begrijpen, als van de vishandel en verwerkende nijverheden, waarvan de aankoopprijzen in de vismijnen in verhouding liggen tot de uitbatingskosten.

DE VISAANVOER

De drukke bevissing van de Noordzee, vooral sinds 1946, heeft met zich gebracht dat de visstapel voortdurend kleiner wordt. Wel werden internationale maatregelen getroffen om te beletten dat de kleine vis uitgeroeid wordt vooraleer te paaien, doch deze maatregelen zijn evenwel onvoldoende gebleken.

Bijgevolg is men verplicht voortdurend groter en sterker vaartuigen in te zetten, verder af te varen, langer reizen te maken, enz.... Deze grotere inspanning levert evenwel geen betere uitslagen op in vangsteijfers.

Vergeleken bij 1950 bijvoorbeeld, is de tongenaavoer gedaald van 6.075 T tot 3.592 T in 1956. De aanvoer van Noordzeekabeljauw daalde van 5.310 T in 1949 tot 3.889 T in 1956.

Het meest opvallende is evenwel de haringaanvoer. Deze bedroeg in 1947: 32.44 4T, in 1948; 22.381 T, in 1949: 16.822. In 1956 bedroeg hij amper: 8.596 T.

Wanneer men weet dat de haringvisserij, tijdens de zomermaanden uitgeoefend door de grootste vaartuigen en tijdens de wintermaanden door de schepen der kleine middenslagklasse, voor deze categoriën van grote betekenis is om de verliezen gemaakt bij de visvangst goed te maken, is het te begrijpen dat in de laatste twee jaren de toestand, vooral van de kleine middenslagschepen, zeer ernstig is. Ook het afgelopen haringseizoen was een mislukking en het ijle haringseizoen welke thans aan gang is, geeft weinig hoop op beterschap.

Voor de kleine kustvisserij, welke hoofdzakelijk garnaal en sprot vangt, is de toestand, na een betrekkelijk goed jaar in 1956, voor 1957 zeer treurig.

TOESTAND VAN DE VLOOT

De meeste vaartuigen zijn zeer verouderd. Dit is een rechtstreeks gevolg van de moeilijke jaren die het bedrijf heeft doorgemaakt en die de reders niet in staat stelde hun schepen tijdig te vervangen of te moderniseren.

Oude vaartuigen met oude motoren vragen bijzonder zware kosten voor onderhoud en herstel. Ook deze posten komen de uitbating bezwaren.

Anderzijds is de vlootbezetting ruim voldoende voor de verbruiksmogelijkheden in ons land. De nieuwe schepen die in de vaart komen, en in grote getalle eigendom zijn van nieuwe reders, kunnen niet anders dan de toestand nog verergeren.

Deze ongelegen nieuwbouw, is het gevolg van de wet en de voordelen van het krediet voor uitbreiding en vernieuwing der vloot, een der weinige faciliteiten die de zeevisserij vanwege de regering heeft bekomen en die thans zeer ongelegen zijn.

Men moet wel aannemen dat aan nieuwelingen een kans geboden wordt zich te vestigen in het bedrijf, doch dit is weinig economisch, én tegenover de nieuwe reders én tegenover de bestaande rederijen, als de zaken weinig schitterend zijn. In dergelijke omstandigheden zijn de reders terecht van mening dat de beschikbare gelden enkel dienen besteed aan modernisatie van schepen en vervanging van oude, niet meer renderende vaartuigen.

TEKORT AAN BEMANNINGEN

De visserij is een zeer zwaar, lastig en zelfs niet ongevaarlijk beroep. De visser — zelfs wanneer hij veel verdient — kan uiterst zelden genieten van de voordelen die de arbeiders aan land hebben. De visser heeft weinig gezinsleven, terwijl de zee van hem een voortdurende inspanning vereist.

Anderzijds worden de verdiensten der vissers berekend op een % op de opbrengst van de vaartuigen. Wanneer het goed gaat in het bedrijf, betekent dit een flinke aanmoediging voor de visser. Gaat het echter minder goed, zoals dit thans het geval is, dan zijn de verdiensten uiterst laag in verhouding tot de geleverde inspanning en de gevergde offers.

Tengevolge hiervan is er sinds enkele jaren een scherp tekort aan bemanningen voor de visserijvloot ontstaan. Dit tekort laat zich thans zeer sterk voelen. Het gebeurt niet zelden dat vaartuigen, bij gebrek aan voldoende bemanning niet kunnen in zee gaan, of dat moet gevaren worden met minder personeel dan voor de goede gang van zaken noodzakelijk is.

De vissers verkiezen, zo zij in de mogelijkheid verkeren, werk aan land en het werkaanbod is vooral te Oostende en te Zeebrugge, met een sterke industrialisering, groot. Anderzijds is de vlucht naar de staatsmarine en de zeemacht zeer sterk. De overgrote meerderheid der kandidaten bij toelatingseksamens voor dergelijke betrekkingen bestaat uit vissers en de vraag van deze diensten was tijdens de afgelopen jaren bijzonder groot.

IS EEN OPLOSSING MOGELIJK ?

Ik geloof niet dat het mogelijk zal zijn in eens het roer om te wenden en de toestand zodanig te veranderen dat het zeevisserijbedrijf in een paar weken onmiddellijk betere uitslagen kent. Hiertoe zijn de vraagstukken te ingewikkeld. Anderzijds ben ik de mening toegedaan dat veeleer een programma op lange termijn de beste uitslagen zal opleveren.

We kunnen moeilijk verwachten dat de regering zo maar in eens haar algemeen-economische politiek zal veranderen om ter hulp te komen aan een nijverheid die hoop en al een 25.000 werknemers te werk stelt, hierin begrepen de 2.000 vissers en de arbeiders van alle rechtstreeks verwante nijverheden.

Toch bestaat er mogelijkheid binnen afzienbare tijd tot een redelijke uitslag te komen die het zeevisserijbedrijf moet in staat stellen zich zelf te redden.

Regeringsmaatregelen zijn altijd voorlopig. Ze moeten evenwel van voldoende duur zijn om de bedreigde nijverheid toe te laten zich te herstellen en de nodige krachten te bundelen om zich te weer te stellen tegen alle vreemde invloeden. De stuwkracht hiertoe moet evenwel uit het bedrijf zelf komen, de regering kan enkel als bemiddelaar, aanmoediger en beveiliger tussenkomen.

De middelen die we hierna bespreken zijn niet de enige, ze zijn evenwel naar mijn mening en door ervaring vastgesteld, de beste en de meest dringende.

a) Modernisatie en vernieuwing der vloot

Zware uitbatingskosten zijn de onderhoudskosten van de verouderde vissersvaartuigen. Samen met de algemene toestand bevorderen ze de teloorgang van het bedrijf.

(Vervolg toekomende week)

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

Admiraal Grantham op bezoek



De Britse admiraal Sir Grantham, geallieerd opperbevelhebber van het Kanaal, bracht deze week een bezoek aan ons land.

De admiraal kwam maandagvoormiddag toe met het H.M.S. «Redpole» die in de sluis Demey aanlegde, waarop een begroeting met salvo's weerklonk. De admiraal werd verwelkomd door Kommodore Robijns en verschillende andere personaliteiten.

Hierop vertrok de Admiraal naar Brussel, terwijl hij dinsdag een bezoek bracht aan de verschillende Zeemacht-instellingen aan de kust. Achtereenvolgens kwamen het Centrum voor Marine-Opleiding van St. Kruis, het reservedepot te Zeebrugge en de installaties te Oostende en te Nieuwpoort aan de beurt.

Op onze foto bemerken we de «Redpole» bij het binnenkomen van de Oostendse haven en onderaan de begroeting van de Admiraal door Kommodore Robijns.

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Telefoon : 71.791

VASTE AANLEGPLAATS VOOR VISSERSVAARTUIGEN TE NIEUWPOORT

Door de zorgen van de heren Waterschout Vanloo en de mijnbestuurder J. Verbanck, hebben de garnaalvissers een vaste aanlegplaats gekregen. Deze plaatsen zijn zo geschikt dat **vier** vaartuigen op zij van elkaar gemeerd liggen en dit met inachtname van hun lengte, hoogte van verschansing enz.

In die zin hebben dan ook 28 vaartuigen, of zeven groepen van vier, hun vaste ligplaats gekregen. Wat nog tot het gemak bij hoort : boven op de kaaimuur en op de buitenkant van de muur, dus zichtbaar voor de vissers als ze binnenvaren, zijn de nummers per «groep» gezet, met zwarte verf in geel kader wat goed zichtbaar is. Iedere rij moet gemeerd liggen met de voormast of boeg aan de geschilderde nummerplaat.

De vissers vinden het een heel goede oplossing en kennen reeds het gemak daarvan : zelfs zijn er, die hun zware meertouwen niet meer aan boord nemen, bij het vertrek en deze met een «loos» eindje aan de trap vastmaken, tot ze weer binnenkomen !

We vinden dit een heel goede «ordemaatregel» die er zal toe bijdragen om : plaatsruimte te winnen langsheen de kaai, de grootste vaartuigen uit de kleinste te houden en om dus nog minder averij te maken. Het mag gezegd worden, dat de averijen in Nieuwpoort «nul» te vernoemen zijn, vergeleken bij andere havens, en we er zelfs nog de nadruk op leggen, dat Nieuwpoort nog de enige haven is, waar af te rekenen valt met een sterke uitgaande tij, veroorzaakt door de afwateringen der verschillende vaarten, met het sluizenkompleks !

Zeebrugge mag daar gerust een lesje aan nemen, waar we zien, dat door het initiatief van een paar mensen met een klare kijk voor orde, honderduizenden franken gespaard worden aan schadegevallen met het gevolg van stilligende dagen voor reparatie, en wat meer is... het in stand houden van de vaartuigen, op dat ze na 10 jaar ouderdom, er niet uitzien als gelapte en getapte oude bakken !

Kan dit ook niet voor andere havens ?

SCHADEGEVALLEN

Oostende

De O.77 van W. Laforce heeft de haven van Oostende aangedaan met stormschade. Bezaanmast en reling werden gebroken.

De Z.547 behorende aan Neyts I. en Theodoor, moest wegens de storm naar de baai van «Port Quin» ten oosten van Padstown schuilen. Bij het inhalen van het anker, sloeg de klok af, werd de galg geplooid, de wire en een klepanker gebroken. Ketting en wire gingen verloren.

Bij het overnemen van de touwen tijdens de spanvisserij is de O.4 van Devriendt Henri in botsing gekomen met de O.260 van Pierre Devriendt, waardoor reling en stutten werden gebroken.

De Z.504 van Emiel Dobbelaere sloeg met de korre vast aan een wrak waardoor de achterspiegel beschadigd werd, alsook de bakboordzijde kluisgat.

De O.244 van Beyen Ph. moest de O.223 van Engel Calcoen met breuk aan waterpomp naar de haven opslepen.

De O.100 van C. Van Wijnsberghe en de O.628 van Frans Serie werden respektievelijk aan voor- en achtersteven schade berokkend door de O.260 en O.4, welke in het Montgommerydok tijdens de storm van heden dinsdag, losgeslagen waren.

De O.82 van de gebroeders Hennaert, moest op de slipway geplaatst worden met schroefschade.

ZEEBRUGGE

Van de Z.317 van De Vent Georges werd te gevolge van de storm het voordek opgeligt.

BRAND AAN BOORD

Aan boord van de Z.323 van Hugo Savels, schipper, brak brand uit in de logies veroorzaakt door de kachel, terwijl het schip gemeerd lag in de schuilhaven. De brandweer van Zeebrugge was vlug ter plaatse en kon in een minimum van tijd de brand blussen. — Z.

SCHIP BESCHADIGD

De Z.496 van schipper Gaston Rosseel liep schade op bij het op de kuisbank brengen van het vaartuig. De bakboordreling werd over een lengte van 4 meter ingedrukt terwijl het berghout gesleten werd. — Z.

BOEI OPGEVIST

De Z.512 van schipper Gezelle Leon bevond zich ter garnaalvangst. Toen men de netten ophaalde bleek er zich een vreemd voorwerp in te bevinden. Bij nader toezicht bleek het een op drift zijnde boei te zijn. — Z.

DE VIS WORDT KONING TE ROESELARE

Te Roeselare wordt van 1 tot en met 9 maart een voedingsweek gehouden in de zaal «De Beurs» op het stationsplein.

De plechtige opening geschiedt op zaterdag 1 maart. Zondag 2 maart is er een grote reklamestoet voorzien. Verder worden op elke dag een manifestatie voorzien voor een of andere voedingsprodukt.

Op vrijdag 7 maart is het VISDAG te Roeselare. De plaatselijke vishandel heeft hiertoe zijn medewerking verzekerd en zal aan alle klienten een uitnodiging uitdelen voor het bijwonen der manifestaties.

Eveneens wordt een uitstallingswedstrijd gehouden onder de vishandelaars, waarvoor bekers en diploma's zullen geschonken worden door de Propagandavereniging voor Visverbruik.

De visdemonstratie begint op vrijdagnamiddag 7 maart om 14.30 uur in de zaal «De Beurs». Vooraf wordt een demonstratie gegeven in het bereiden van vis, daarna gelegenheid tot proeven en worden vervolgens visserijfilmen afgedraaid.

Speciale receptenfolders werden gedrukt welke eveneens zullen uitgedeeld worden, zowel in de vishandel als tijdens de demonstraties.

Een gevaarlijke toestand in de Zeebrugse Vissershaven

Dat er te Zeebrugge in het laatste jaar, niettegenstaande het dok verlengd werd, grote wanorde en gevaar blijft bestaan, is een feit.

Vorige week klaagden we het feit aan van de Z.104 die meer dan honderdduizend frank schade heeft opgelopen door een dwarsijzer dat uitstak.

Thans is het de Z.53 die is blijven steken bij het opkomend water onder de betonnen muur waarvan het bovenste gedeelte verder uitsteekt dan het onderste met als gevolg dat onvermijdelijk bij het wassen van het water, de steven van kleine vaartuigen daaronder zullen blijven haperen. Daardoor is ook dit vaartuig vol water komen te staan en is er ook hier wederom honderdduizend frank schade.

Voor dergelijke wantoestand en gebrek aan bewaking van de haven, is geen verontschuldiging. Noch politie noch havenmeester is er voorzien om een bestendige bewaking uit te voeren. Men schijnt te vergeten dat de Zeebrugse vissersvloot een waarde van minstens 300 millioen frank vertegenwoordigt.

Met orde en wat goede wil zouden hier veel schaden kunnen vermeden worden. Maar dit ontbreekt. Voeg daarbij dat de vissershavenkommissie zoetjes in slaap schijnt gevallen.

We vernemen dat de reders welke zoveel schade geleden hebben, een proces tegen de stad Brugge en het Ministerie van Openbare Werken zullen inspannen.

We hopen dat thans van Overheidswege zal opgetreden worden.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS VRAGEN EN ANTWOORDEN

RIJKS-VISSERIJSCHOOL TE HEIST

Vraag nr. 50 van de heer De Nolf dd. 11 februari 1958 :

De heer Minister van Openbaar Onderwijs gelieve ons te willen mededelen, betreffende de Rijksvisserijschool te Heist-aan-zee :

1) Hoeveel leerlingen telt deze school, onderverdeeld per klas ;
2) Hoeveel leraars en personeel zijn aangesteld voor deze inrichting ;
3) Welk is het totaal bedrag der wedden van het personeel, en van de andere werkingskosten ;
4) Welk is de aankoopprijs van het schoolgebouw ;
5) Welk is het bedrag der veranderingen aan het aangekochte gebouw, en voor welk bedrag werden nieuwe gebouwen opgericht ;
6) Door welke middelen wordt het propagandafonds dezer school gespijsd ?

Antwoord :

De door het achtbaar Lid gestelde vraag behoort tot de bevoegdheid van de heer Minister van Verkeerswezen, aan wie zij werd overgemaakt.

EKONOMISCHE BIJDRAGE

Een der oudste Vlaamse bedrijven, de zeevisserij, ernstig bedreigd !

door J. Klausing

Uit het tijdschrift E.R.V. van de Ekonomische Raad van Vlaanderen namen we volgend artikel over van onze medewerker.

Sinds de «lockout» van 1948, waarbij de reders verplicht waren het bedrijf stil te leggen in afwachting dat de regering veiligheidsmaatregelen nam, is de toestand in het zeevisserijbedrijf nooit zo ernstig geweest als op dit ogenblik.

Aan de basis hiervan liggen talrijke oorzaken. De uitbatingskosten stijgen voortdurend met de levensstandaard van het land, de vangsten nemen geregeld af tengevolge van de overbevissing, de scherpe concurrentie van de noorderlanden vooral op de binnenlandse markt, het wegvallen van afzetgebieden, enz...

UITBATINGSKOSTEN EN VISPRIJZEN

In tegenstelling tot de meeste andere nijverheden, is het de reders onmogelijk de prijzen van hun vangsten zelf te bepalen. De vis wordt immers te koop geboden op de vrije markt — de vismijnen der kust — waar de wet van vraag en aanbod een hoofdrol speelt.

Deze vraag wordt bovendien sterk beïnvloed door de invoer van vis uit andere landen: Nederland, Duitsland, Engeland, Frankrijk, Noorwegen, Denemarken. Enkel de visinvoer uit Denemarken is beperkt door de handelsakkoorden, voor de overige landen is de invoer volledig vrij. Hierbij mag niet uit het oog verloren dat de visproduktie in deze landen onder veel gunstiger voorwaarden kan gebeuren dan bij ons, niet enkel door het feit dat deze landen dichter bij de vangplaatsen gelegen zijn, maar vooral door het verschil in produktiekosten.

Sinds 1948 zijn de uitbatingskosten van vaartuigen voortdurend gestegen en was het de reders onmogelijk met deze stijging rekening te houden in hun verkoopprijzen. Daarentegen dragen de reedrs in belangrijke mate de stijgende lasten zowel van hun leveranciers, die ze in de verkoopprijzen begrijpen, als van de vishandel en verwerkende nijverheden, waarvan de aankoopprijzen in de vismijnen in verhouding liggen tot de uitbatingskosten.

DE VISAANVOER

De drukke bevissing van de Noordzee, vooral sinds 1946, heeft met zich gebracht dat de visstapel voortdurend kleiner wordt. Wel werden internationale maatregelen getroffen om te beletten dat de kleine vis uitgeroeid wordt vooraleer te paaien, doch deze maatregelen zijn evenwel onvoldoende gebleken.

Bijgevolg is men verplicht voortdurend groter en sterker vaartuigen in te zetten, verder af te varen, langer reizen te maken, enz.... Deze grotere inspanning levert evenwel geen betere uitslagen op in vangsteiffers.

Vergeleken bij 1950 bijvoorbeeld, is de tongenaavoer gedaald van 6.075 T tot 3.592 T in 1956. De aanvoer van Noordzeekabeljauw daalde van 5.310 T in 1949 tot 3.889 T in 1956.

Het meest opvallende is evenwel de haringaanvoer. Deze bedroeg in 1947: 32.44 4T, in 1948; 22.381 T, in 1949: 16.822. In 1956 bedroeg hij amper: 8.596 T.

Wanneer men weet dat de haringvisserij, tijdens de zomermaanden uitgeoefend door de grootste vaartuigen en tijdens de wintermaanden door de schepen der kleine middenslagklasse, voor deze categoriën van grote betekenis is om de verliezen gemaakt bij de visvangst goed te maken, is het te begrijpen dat in de laatste twee jaren de toestand, vooral van de kleine middenslagschepen, zeer ernstig is. Ook het afgelopen haringseizoen was een mislukking en het ijle haringseizoen welke thans aan gang is, geeft weinig hoop op beterschap.

Voor de kleine kustvisserij, welke hoofdzakelijk garnaal en sprot vangt, is de toestand, na een betrekkelijk goed jaar in 1956, voor 1957 zeer treurig.

TOESTAND VAN DE VLOOT

De meeste vaartuigen zijn zeer verouderd. Dit is een rechtstreeks gevolg van de moeilijke jaren die het bedrijf heeft doorgemaakt en die de reders niet in staat stelde hun schepen tijdig te vervangen of te moderniseren.

Oude vaartuigen met oude motoren vragen bijzonder zware kosten voor onderhoud en herstel. Ook deze posten komen de uitbating bezwaren.

Anderzijds is de vlootbezetting ruim voldoende voor de verbruiksmogelijkheden in ons land. De nieuwe schepen die in de vaart komen, en in grote getalle eigendom zijn van nieuwe reders, kunnen niet anders dan de toestand nog verergeren.

Deze ongelegen nieuwbouw, is het gevolg van de wet en de voordelen van het krediet voor uitbreiding en vernieuwing der vloot, een der weinige faciliteiten die de zeevisserij vanwege de regering heeft bekomen en die thans zeer ongelegen zijn.

Men moet wel aannemen dat aan nieuwelingen een kans geboden wordt zich te vestigen in het bedrijf, doch dit is weinig economisch, én tegenover de nieuwe reders én tegenover de bestaande rederijen, als de zaken weinig schitterend zijn. In dergelijke omstandigheden zijn de reders terecht van mening dat de beschikbare gelden enkel dienen besteed aan modernisatie van schepen en vervanging van oude, niet meer renderende vaartuigen.

TEKORT AAN BEMANNINGEN

De visserij is een zeer zwaar, lastig en zelfs niet ongevaarlijk beroep. De visser — zelfs wanneer hij veel verdient — kan uiterst zelden genieten van de voordelen die de arbeiders aan land hebben. De visser heeft weinig gezinsleven, terwijl de zee van hem een voortdurende inspanning vereist.

Anderzijds worden de verdiensten der vissers berekend op een % op de opbrengst van de vaartuigen. Wanneer het goed gaat in het bedrijf, betekent dit een flinke aanmoediging voor de visser. Gaat het echter minder goed, zoals dit thans het geval is, dan zijn de verdiensten uiterst laag in verhouding tot de geleverde inspanning en de gevergde offers.

Tengevolge hiervan is er sinds enkele jaren een scherp tekort aan bemanningen voor de visserijvloot ontstaan. Dit tekort laat zich thans zeer sterk voelen. Het gebeurt niet zelden dat vaartuigen, bij gebrek aan voldoende bemanning niet kunnen in zee gaan, of dat moet gevaren worden met minder personeel dan voor de goede gang van zaken noodzakelijk is.

De vissers verkiezen, zo zij in de mogelijkheid verkeren, werk aan land en het werkaanbod is vooral te Oostende en te Zeebrugge, met een sterke industrialisering, groot. Anderzijds is de vlucht naar de staatsmarine en de zeemacht zeer sterk. De overgrote meerderheid der kandidaten bij toelatingseksamens voor dergelijke betrekkingen bestaat uit vissers en de vraag van deze diensten was tijdens de afgelopen jaren bijzonder groot.

IS EEN OPLOSSING MOGELIJK ?

Ik geloof niet dat het mogelijk zal zijn in eens het roer om te wenden en de toestand zodanig te veranderen dat het zeevisserijbedrijf in een paar weken onmiddellijk betere uitslagen kent. Hiertoe zijn de vraagstukken te ingewikkeld. Anderzijds ben ik de mening toegedaan dat veeleer een programma op lange termijn de beste uitslagen zal opleveren.

We kunnen moeilijk verwachten dat de regering zo maar in eens haar algemeen-economische politiek zal veranderen om ter hulp te komen aan een nijverheid die hoop en al een 25.000 werknemers te werk stelt, hierin begrepen de 2.000 vissers en de arbeiders van alle rechtstreeks verwante nijverheden.

Toch bestaat er mogelijkheid binnen afzienbare tijd tot een redelijke uitslag te komen die het zeevisserijbedrijf moet in staat stellen zich zelf te redden.

Regeringsmaatregelen zijn altijd voorlopig. Ze moeten evenwel van voldoende duur zijn om de bedreigde nijverheid toe te laten zich te herstellen en de nodige krachten te bundelen om zich te weer te stellen tegen alle vreemde invloeden. De stuwkracht hiertoe moet evenwel uit het bedrijf zelf komen, de regering kan enkel als bemiddelaar, aanmoediger en beveiliger tussenkomen.

De middelen die we hierna bespreken zijn niet de enige, ze zijn evenwel naar mijn mening en door ervaring vastgesteld, de beste en de meest dringende.

a) Modernisatie en vernieuwing der vloot

Zware uitbatingskosten zijn de onderhoudskosten van de verouderde vissersvaartuigen. Samen met de algemene toestand bevorderen ze de teloorgang van het bedrijf.

(Vervolg toekomende week)

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

Admiraal Grantham op bezoek

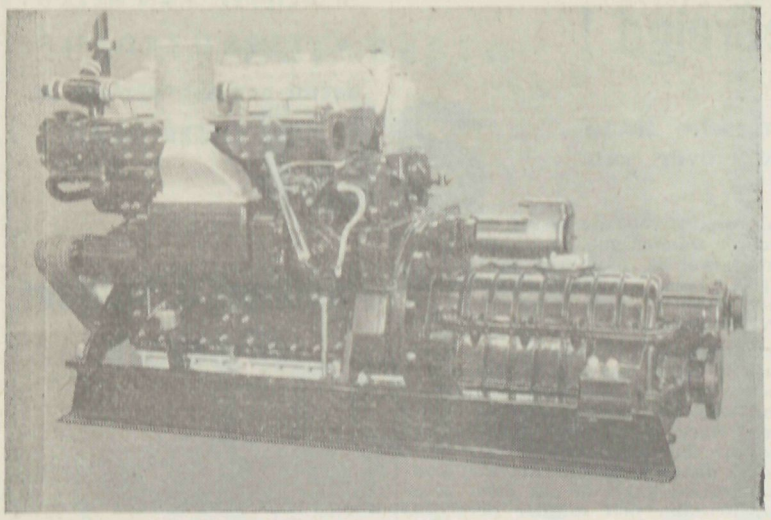


De Britse admiraal Sir Grantham, geallieerd opperbevelhebber van het Kanaal, bracht deze week een bezoek aan ons land.

De admiraal kwam maandagvoormiddag toe met het H.M.S. «Redpole» die in de sluis Demey aanlegde, waarop een begroeting met salvo's weerklonk. De admiraal werd verwelkomd door Kommodore Robijns en verschillende andere personaliteiten.

Hierop vertrok de Admiraal naar Brussel, terwijl hij dinsdag een bezoek bracht aan de verschillende Zeemacht-instellingen aan de kust. Achtereenvolgens kwamen het Centrum voor Marine-Opleiding van St. Kruis, het reservedepot te Zeebrugge en de installaties te Oostende en te Nieuwpoort aan de beurt.

Op onze foto bemerken we de «Redpole» bij het binnenkomen van de Oostendse haven en onderaan de begroeting van de Admiraal door Kommodore Robijns.



Sneldraaiende Krupp-motor van de O.17, reder J. Geselle. 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 willen houden bij het vergelijken der prijzen.

— ★ —

Massale aanvoer die vooral maandag zeer omvangrijk was, toen 12410 bennen vis werden verkocht. De helft van de totale aanvoer bestond uit IJslandse soorten. Van het Kanaal werd eveneens een grote hoeveelheid vis gelost. Voor deze soorten werden maandag en dinsdag goede prijzen betaald. Woensdag daalde de markt, ook voor de andere vis werden lagere prijzen betaald die dag. Er werden over de ganse week ongeveer 35.000 kg tong gelost het overgrote deel kwam van het Kanaal. Dit hield in dat voornamelijk grote tongen op de markt waren die dan ook het goedkoopst waren. Voor de kleinere sortering werden gans de week hoge prijzen betaald die tot 70 fr per kg opliepen. Op de sluitingsmarkt waren de prijzen echter lager. Roggen werden vooral dinsdag duur betaald. Ook platvis werd goed betaald. Meestal werden korte reizen gemaakt, vooral van het Kanaal, deze vangsten waren bovendien voor de meeste schepen zeer groot. De meeste opbrengsten waren dan ook ruim bevredigend met uitzondering van een paar vangsten op woensdag. De Moray-vangsten waren de ganse week zeer omvangrijk. Kabeljauw en ronde soorten waren echter nogal goedkoop. Toch konden nog lonende opbrengsten gemaakt worden.

In totaal verkochten 63 schepen hun vangst. De totale aanvoer bedroeg 21.440 bennen vis en ongeveer 35.000 kg tong.

Zes IJslanders losten 10.130 bennen vis, waarvan meer dan 8.000 bennen maandag. Een grote vangst van meer dan 3.000 bennen. Meeste soorten waren nogal goedkoop. Toch redelijke opbrengsten door de grote vangsten.

Zes Moray-vangsten voorzien de markt van 2.670 bennen vis. Omvangrijke vangsten en lonende opbrengsten.

Niet minder dan 32 Kanaalschepen lossen 7.565 bennen vis en ongeveer 27.000 kg tong. Grote vangsten, goede prijzen en lonende opbrengsten. Beste prijs voor wijting maandag met plotse daling dinsdag.

Van de Oost verkochten slechts twee vaartuigen. Ze losten samen 140 bennen vis en 900 kg tong. Van de West werden 17 vangsten verkocht die 935 bennen vis en 6.000 kg tong opleverden.

	24-2-1958	*25-2-1958*	*26-2-1958*	27-2-1958		
Tongen, grote — Sole, grosse	33.40-42,80	33,40-44,—	31,40-43,50	32,40-37,20	.....	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	52,—63,—	53,80-65,—	45,60-58,50	.....	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne	57,—64,80	60,—70,—	53,—61,80	.....	.....	.....
Voor-kleine — Petite	58,—65,80	61,—66,90	54,—61.60	.....	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite	55,60-59,—	54,—63,—	46,—56,60	.....	.....	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	42,—60,—	51,20-55,40	48,—56,—	47,30	.....	.....
Middel — Moyenne	34,50-41,—	36,—44,—	33,—42,—	.....	.....	.....
Kleine — Petite	29,—34,—	25,30	25,—28,—	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	4,— 8,—	4,— 8,—	5,50- 7,40	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	7,60-14,40	9,—15,60	11,60-15,20	.....	.....	.....
Kleine iek — Petite	8,50-14,20	9,—16,60	12,—15,20	.....	.....	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	8,50-14,60	7,40-16,—	9,80-15,20	.....	.....	.....
Platjes — Toute petite	5,50-10,—	4,20- 9,40	3,40- 5,80	.....	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	8,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	9,—10,40	8,40	6,40- 8,—	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	18,—	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	4,—19,—	7,40-17,80	4,60-14,50	5,20- 7,30	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	14.80	16,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	7,80- 9,80	8,50- 8,60	6,60- 8,—	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	9,—15,40	7,40-17,40	5,80- 9,80	5,80- 6,60	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	4,80- 8,20	4,20- 8,70	3,80- 7.20	5,20- 6,40	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	31,—	25,—35,50	23,20-32,50	28,30	.....	.....
Wijting — Merlan	5,40- 9,60	3,40- 6,80	2,80- 8,—	3,40- 5,—	.....	.....
Schar — Limande	5,20- 9,—	7,20- 9,60	.....	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	7,60-15,—	9,—17,50	5,80-18,—	7,—11.90	.....	.....
Zeekaai — Aiguillat	.....	.....	7,70-10,40	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	8,20-10,70	10,50-12,20	8,—11,50	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	10,—20,—	11,—18,50	8,20-16,40	5,20-10,30	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	11,—22,50	17,—24,60	9,—21,—	8.50-14,20	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	15,—21,40	.....	10,—22,—	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	3,— 4,—	2,— 4,—	2,— 3.40	.....	.....	.....
Leng — Lingue	6,—	6,80- 8,—	4,40- 5,60	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	2,20- 4,20	2,40- 4,20	2,— 2,20	2.20	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	2,80- 7.80	2,80- 6,40	2,80- 6,80	5,—	.....	.....
Steur — Esturgon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	7,40-10,—	5,40-10,—	5,20- 8,—	4,40- 7,—	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Handstong — Plie cynoglosse	.....	28,—30,50	.....	.....	.....	.....

Maandag 24 februari

IJSLAND

O.236	18	850	—	245.404
O.316	16	2300	—	630.255
O.299	17	3400	—	1.025.142
O.83	17	1700	—	490.955

MORAY FIRTH

O.108	15	450	—	175.110
O.215	15	350	—	156.630
Z.212	15	500	—	236.910

KANAAL

		Tongen		
O.131	8	175	750	113.290
O.175	11	350	—	164.800
O.246	9	150	1000	128.690
Z.543	12	350	500	181.950
O.284	11	500	2500	257.940
O.66	8	80	100	45.935
O.256	8	90	200	51.160
O.250	16	325	400	186.130
O.174	13	180	1200	133.370
O.115	11	150	700	118.430
O.166	11	120	1100	103.700
O.289	11	230	600	122.290

WEST

O.184	3	50	200	38.954
O.185	4	40	200	36.740
Z.551	12	70	700	79.730

Omvangrijke aanvoer, vooral van ronde soorten. Deze zijn dan ook aan de lage kant. Roggen en platvis zijn duur. Ook voor tongen en fijne soorten worden hoge prijzen betaald. Lonende opbrengsten.

Dinsdag 25 januari

IJSLAND

O.86	18	930	—	332.370
O.329	18	950	—	343.400

MORAY

O.329	15	420	—	204.210

KANAAL

O.227	11	250	1000	147.630
O.102	12	200	1200	148.670
O.154	10	200	100	126.220
Z.459	12	500	500	225.150
O.140	13	200	1500	168.190
Z.425	12	325	1000	176.820
O.300	11	200	400	125.720
O.82	12	180	400	106.430
Z.421	12	280	1200	165.390

WEST				
O.142	8	100	——	74.500
O.327	6	40	200	36.200
Z.449	8	60	500	69.540
N.762	4	50	100	38.850
N.211	4	35	100	36.530
Z.274	5	50	300	61.130
Z.201	5	70	500	62.190
Z.420	5	80	700	78.470
O.15	6	50	300	34.870

Veel minder vis dan gisteren. Ronde soorten behouden hun prijs. Roggen zijn eerder iets duurder. Wijting is veel goedkoper. Lonende opbrengsten.

Woensdag 26 februari

MORAY				
O.231	13	500	—	205.580
O.124	13	450	—	197.110

KANAAL			Tongen	
O.119	12	240	200	114.160
O.87	1111	220	1200	132.825
O.160	12	300	500	120.580
O.281	13	250	600	104.570
O.457	13	250	500	102.520
O.153	12	180	500	87.210
O.191	12	150	500	89.650
O.292	12	340	1100	160.780
O.278	13	200	800	97.110
N.819	12	110	1000	95.350
O.279	13	290	700	131.310

OOST			Tongen	
O.109	11	100	600	82.980
Z.257	5	40	300	35.550

WEST			Tongen	
O.225	5	40	200	37.760
O.267	5	50	200	28.240
Z.556	6	50	300	35.480
O.77	6	60	—	33.100
O.152	5	40	100	20.050

Nog een tamelijk omvangrijke aanvoer, vooral van het Kanaal. Voor alle soorten dalende prijzen.

De opbrengsten zijn dan ook lager dan de vorige dagen.

Donderdag, 27 februari

KANAAL			Tongen	
O.204	13	250	100	102.060

Ymuiden

Marktoverzicht

Hoge prijzen voor vrijwel alle vissoorten hebben de dagen van vorige week donderdag tot en met deze week dinsdag met zich meegebracht. De aanvoeren van de schepen waren niet groot. Slecht weer om de Noord en een geringe visserij waren daar de oorzaak van. In totaal werden op deze vijf dagen aangevoerd 15.300 kisten vis, waarbij 1350 tong, 4000 schol, 1800 verse haring, 800 makreel, 1425 schelvis, 1250 wijting, 1075 kabeljauw en gul, 1500 koolvis.

De fijnvisprijzen lagen aan de hoge kant. De export naar Frankrijk kwam door het beschikbaar komen van het contingent weer op gang. Donderdag lagen de prijzen bij zeer geringe aanvoer tussen f 5 en f 3, terwijl eind vorige week en begin van deze week prijzen tussen f 4.50 en f 3.50 werden genoteerd. Ook voor de schol bestond grote buitenlandse belangstelling. Engeland nam de grove en middelsoorten weer voor veel geld af : een kist grote schol voor f 35 tot f 25 en middel voor f 70 tot f 40. Ook de rondvis was duur, soms peperduur. Er werden prijzen genoteerd van f 67 tot f 33 op de maandagmarkt. Zelfs de kisten kleine schelvis — braadjes — haalden bedragen tussen f 40 en f 50 per kist van 50 kg. De kabeljauw, waarvan de aanvoer deze week iets geringer was, werd vooral maandag en dinsdag goed gehonoreerd door belangstelling van België. Gemiddelde prijzen van f 100 tot f 50 per 50 kg kwamen voor. Ook van koolvis werd nog veel aangevoerd. De export had hier vaak belangstelling.

Haring uit de Noord leverde van f 25 tot f 18 op.

DONDERDAG : 1350 kisten, waarbij 250 haring, 265 makreel 240 schelvis, 170 wijting, 150 kabeljauw en gul en 220 koolvis. Besommingen: Curacao f 19.300, Vikingbank f 15.200.

VRIJDAG : 1550 kisten, waarbij 200 tong, 465 schol, 255 haring, 65 makreel, 60 schelvis, 80 wijting, 125 kabeljauw en gul, 120 koolvis.

ZATERDAG : 2350 kisten, waarbij 450 tong, 1175 schol, 170 kabeljauw.

MAANDAG : 6800 kisten vis, waarbij 650 tong, 2250 schol, 800 haring, 150 makreel, 675 schelvis, 215 wijting, 410 kabeljauw en gul en 375 koolvis. Besommingen : Allanwater f 32.400, Medan f 21.800, Job Gouda f 22.450.

DINSDAG : 3250 kisten, waarbij 35 tong, 40 schol, 525 haring, 300 makreel, 450 schelvis, 775 wijting, 215 kabeljauw en gul, 800 koolvis. Besommingen: SCH. 210 f 22.500, KW. 87 f 23.750, KW. 135 f 20.900, HD. 79 f 21.900.

Ten gevolge het slechte weder zijn de marktprijzen voor de woensdagmarkt niet op tijd aangekomen met de post.

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

	20-2	21-2	22-2	24-2	25-2	
Tongen, grote — Sole, grosse	4,80- 4,60	3,70- 3,40	3,50- 3,20	4,10- 3,20	3,30	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	4,80- 4,60	3,70- 3,50	3,60- 3,20	3,70- 3,20	3,60- 3,40	.....
Bloktongen — Sole moyenne	4,80- 4,70	4,60- 3,60	4,— 3,70	4,30- 3,70	4,40-	.....
Voor-kleine — Petite	4,50- 4,20	4,30- 3,90	4,50- 4,—	4,40- 3,70	4,40	.....
Kleine tongen — Toute petite	3,80- 2,70	4,— 3,60	4,50- 3,70	4,20- 3,60	4,20	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	4,60- 4,50	4.80- 4,—	4.70- 4,—	4.60- 3,60	4,20- 3,60	.....
Middel — Moyenne	.....	81,—48,—	82,—52,—	160-104	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	108- 58	62,—	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	33,—30,—	33,—20,—	36,—24,—	34,—	.....
Grote ieh — Grosse	.....	40,—30,—	49,—37,—	46,—29,—	49,—48,—	.....
Kleine iek — Petite	.....	67,—55,—	70,—62,—	75,—46,—	76,—	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	.....	65,—43,—	62,—60,—	64,—46,—	70,—	.....
Platjes — Toute petite	54,—48,—	53,—32,—	50,—23,—	56,—26,—	65,—35,—	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	50,—40,—	62,—	.....	65,—48,—	50,—38,—	.....
Middel — Moyen	56,—46,—	62,—58,—	.....	67,—43,—	54,—40,—	.....
Kleine — Petit	46,—37,—	70,—49,—	.....	51,—33,—	49,—28,—	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	39,—	23,—	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	99,—46,—	67,—41,—	75,—30,—	120,-46,—	102,-54,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	51,—18,—	42,—31,—	41,—33,—	46,—21,—	45,—25,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	76,—62,—	57,—	.....	92,—	102,—	.....
Wijting — Merlan	31,—11,—	32,—28,—	.....	41,—23,—	31,—16,—	.....
Schar — Limande	.....	46,—31,—	46,—26,—	46,—23,—	.....	.....
Steenschol — Sole limande	.....	.....	.....	.....	36,—33,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	32,—11,—	31,—10,—	.....
Makreel — Maquereau	26,—22,—	24,—12,—	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	31,—30,—	29,—26,—	.....
Leng — Lingue	32,—30,—	32,—	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	28,—23,—	27,—14,—	.....
IJle haring — Hareng guai	25,—19,—	25,—19,—	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	4,40- 3,—	4,10- 2,90	.....
Heilbot — Flétan	4,40- 3,90	2,60	.....	34,—22,—	26,—14,—	.....
Koolvis — Colin	24,—16,—	24,—16,—	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgon	.....	.....	.....	.....	28,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	35,—30,—	37,—26,—	.....
Pollak — Lieu jaune	31,—24,—	32,—28,—	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....	.....

HERNIEUWING LEURKAARTEN

Het stadsbestuur vestigt bijzonder de aandacht van de houders van een leurkaart er op dat zij, die als zelfstandige in Oostende wonen en zij die werken voor iemand die zijn verblijf in Oostende heeft, luidens art. 5 van het Ministerieel Besluit van 20/10/'51 de hernieuwing van hun leurkaart moeten aanvragen drie maanden vóór de vervaldag van de geldigheidsduur.

Deze vervaldag is voor de kaarten van de leurhandelaars, wonende in West-Vlaanderen, vastgesteld op 30 juni 1958 zodat de hernieuwing in **maart a.s.** dient aangevraagd. Hiertoe gelieve men zich te wenden tot het Bureau van Wegenrechten, 64 Vlaanderenstraat, 1ste verdieping.

De aanvragen zijn belast met een taks van 25 fr. te kwijten door middel van fiskale zegels.

De houders van een kaart als zelfstandige moeten het bewijs voorleggen dat zij voldaan hebben aan de verplichtingen bij de wet van 10/6/'37 opgelegd inzake kindertoeslagen. Ook moeten zij eventueel de datum en het nummer van inschrijving in het handelsfegister opgeven.

De aangestelden van hun kant moeten een bewijs van tewerkstelling bezorgen, ondertekend door de werkgever en het nummer laten kennen van de leurkaart van de werkgever en de datum van aflering er van.

BRUSSEL

VAN 15 TOT 21 FEBRUARI 1958

Tongen 3/4 in kg. 95 fr. en v/kleine 88 fr. ; Tarbot, midd. 76-90 fr. en kleine 45-40 fr. ; Griet, kleine 45-40 fr. ; Kleine iek 24-35 fr. ; Schelvis 32-40-55 fr. ; Rog, vlerken 66-75 fr. ; Kabeljauw 43-51 en 60 fr. Gullen, repen 50-60 fr. ; Hozemondhamme 60-75 fr. ; Wijting 22-25 fr. Hondshaai, gepeld 42-50 fr. ; Makreel 22-26 fr. ; Zeebaars 46-55-65 fr. ; IJle haring 16-24 fr. ; Kool-

	NIEUWPOORT		ZEEBRUGGE		
	24-2-1958	*26-2-1958*	*24-2*	*25*	*26*
Grote tong — Grosse sole	38-54	32-41	41-42	36-37	35-36
Bloktong — Sole moyenne	59-65	52-56	53-54	45-46	41-42
Fruittong — Sole 3/4	62-64	56-58	66-67	57-58	51-52
Schone kleine tong — Petite sole	60-66	56-57	66-67	60-62	60-61
Kleine tong — Toute petite sole	54-60	49-51	56	53-54	50-52
Grote tarbot — Turbot moyen	52-63	54	64-65	58-60	60-61
Middelm. tarbot — Turbot moyen	37	37-43	...-...	36-38	34-35
Varia — Divers	31-34	30	35	26-27	26-27
Griet — Barbue	30-35	32-30	35	31-32	30-31
Pieterman — Grande vive	40	40	...-...	...-...	...-...
Grote pladijs — Grosse plie	12	12	...-...	9-10	6-7
Middelm. pladijs — Plie moyenne	18	12-15	18	14-15	11-12
Kleine pladijs — Petite plie	8	7-5	20	19-20	17-18
Deelvis — Portion	...-...	...-...	17	9-10	12-13
Kabeljauw — Cabillaud	20	...-...	...-...	...-...	18-19
Gul — Petit cabillaud	17	15-17	...-...	...-...	14-15
Keilrog — Raie radiée	22	22-24	...-...	...-...	...-...
Rog — Raie	18-16	16-18	...-...	...-...	12-17
Tilten	14	13	...-...	15-16	13-14
Scherpstaarten	10	8-11	...-...	14-15	14-15
Halve man	...-...	...-...	...-...	9-12	9-10
Grote wijting — Gros merlan	12-14	7-5	13-14	5- 6	4- 5
Kleine wijting — Petit merlan	8-12	5-6	...-...	...-...	...-...
Bot — Flet	1-2	1-2	2	1- 2	2
Schar — Limande	14-9	14-9	12	7-11	10
Zeehaai — Aiguillat	...-...	...-...	...-...	...-...	7- 8
Zeehond — Chien de mer	7-8	7	...-...	6- 7	6- 7
Robaard — Grondin rouge	...-...	...-...	...-...	...-...	...-...
Knorhaan — Grondin	6	6	...-...	...-...	2

IJSLANDSE VISSOORTEN

	24-2-1958	25-2-1958		Gemiddelde prijzen
Schelvis gr.	5,— 8,—	7,60-11,80	.....	6,96
middelm.	4,60- 8,—	6,20- 9,—	.....	5,74
klein	7,40- 9,80	8,— 9,40	.....	8,43
Kabeljauw	5,40- 8,80	7,20- 9,—	.....	6,40
Gullen	4,60- 6,60	5,40- 9,—	.....	6,27
Wijting	5,80- 7,80	6,20- 7,80	.....	6,87
Schaat	12,—18,—	.....	.....	13,99
Zeebaars	8,—13,20	7,40-13,20	.....	11,74
Leng	5,40- 6,—	6,40- 7,20	.....	5,68
Schartong	7,40- 8,80	.....	.....	8,22
Heilbot	21,—48,—	27,50-48,80	.....	28,09
Koolvis	5,60- 6,80	6,40- 7,—	.....	6.31
Hondstong	5,80-12,60	.....	.....	10,44
Zeewolf	6,— 7,—	6,— 8,—	.....	6,49
Platen	10,60-12,40	3,20-14,—	.....	11,64

Datum	Vangsten	Kgr	F	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE OOSTENDE						
24-2	22	630.650	4.733.515			
25-2	21	269.500	2.762.480			
26-2	20	202.300	1.930.915			
Tot.	63	1.102.450	9.426.910			
GARNAALAANVOER TE OOSTENDE						
13-2	5	151	9.471	59,—	66,—	62,72
14-2	5	131	8.733	65,—	68,—	66,66
15-2	3	82	5.300	59—	66,—	64,63
17-2	1	36	2.520	70,—	70,—	70,—
20-2	2	84	6.776	72,—	78,—	74,71
21-2	2	185	11.236	59,—	63,—	60,73
22-2	3	107	7.919	66,—	79,—	74,—
24-2	5	226	12.384	53,—	58,—	54,79
25-2	2	48	2.649	54,—	57,—	55,18
SPROTAANVOER OOSTENDE						
11-2	22	9.840	28.996	2,13	4,30	2.95
12-2	2	2.500	7.776	3,11	3,11	3,11
13-2	28	7.522	20.452	2,51	2,89	2,71
20-2	32	36.000	115.242	3,02	3,43	3,20
21-2	36	34.382	77.586	1,99	2,54	2,25
23-2	32	26,356	34.710	1,23	1,39	1,31
24-2	26	11.500	21.516	1.52	2,13	1,87
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
24-2	11	17.205	230.458			
26-2	10	15.264	161.753			
GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT						
21-2	10	577	33.646	52,—	65,—	58,31
24-2	12	714	38.458	47,—	59,—	53,86
25-2	9	294	16.976	52,—	60,—	57,74
SPROTAANVOER TE NIEUWPOORT						
20-2	7	9.580	25.403	2,45	2.75	
21-2	9	7.425	14.135	1,50	2,05	
23-2	6	3.803	4.508	1,05	1,25	
24-2	2	2.150	4.300	2,—	2,—	
GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE						
21-2	6	469	33.525	67,—	74,—	71,48
22-2	6	473	33.711	68,—	74,—	71,27
24-2	6	439	30.398	56,—	73,—	69,24
25-2	2	208	15.088	72,—	73,—	72,53

VERWACHTINGEN

MAANDAG 3 MAART

IJsland : O.217, O.269, O.285, O.297, O.335.
Kanaal : Z.226, Z.581, O.147, O.170, O.198, O.214, O.218, O.277, O.312.
West : O.346, N.806.

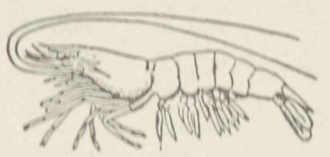
DINSDAG 4 MAART
IJsland : O.296.
Kanaal : O.155, O.262, O.295, O.326.
Noordzee : O.305.
West : O.244, O.349.

WOENSDAG 5 MAART
Kanaal : O.200, O.265, O.266, O.348.
West : O.128, O.276.

DINSDAG of WOENSDAG
IJsland : O.331.

VERMOEDELIJK :
12-2 : O.112 (Kanaal), O.165 (Witte Bank).
13-2 : Z.171 (Oost).
14-2 : Z.549 (Oost).
27-2 : O.77 (West), O.152 (West), O.184 (West), O.185 (West) O.327 (West).

VAN 240 PK EN MEER :
13- 2: Z.542 (Kanaal), Z.516 (Kanaal), Z.405 (Kanaal).



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

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Maandag, 24 februari

Z.452	2	30	26.150
Z.808	1	5	4.550

Dinsdag, 25 februari

Z.406	4	45	30.230
Z.499	3	15	17.230
Z.248	3	12	10.700
Z.63	3	18	16.820
Z.561	3	30	23.630
Z.456	3	25	19.670
Z.477	2	30	22.730
Z.817	1	5	3.880
Z.408	3	40	35 740
Z.22	3	20	15.220
Z.404	3	15	14.810
Z.54	3	20	15.750
Z.161	3	25	17.770
Z.443	4	75	59.280
Z.501	2	25	15.780
Z.725	2	15	10.760
Z.447	3	15	13.200
Z.467	2	20	20.700
Z.538	3	25	20.760
Z.508	3	25	18.680
Z.525	3	18	13.790
Z.441	3	17	12.230
Z.500	10	135	94.440
Z.512	3	25	20.870
Z.518	3	45	41.860
Z.553	3	25	23.750
Z.517	3	20	26.590
Z.240	3	25	22.070

Woensdag, 26 februari

Z.233	3	20	16.800
Z.605	4	35	15.340
Z.445	5	35	22.850
Z.507	4	40	26.350
Z.603	4	50	34.100
Z.418	2	5	5.200
Z.460	4	35	24.910
Z.476	4	25	17.940
Z.545	4	30	24.940
Z.462	4	55	42.990
Z.430	4	35	25.740
Z.270	5	55	33.280
Z.480	4	30	25.340
Z.491	4	65	42.540
Z.548	5	55	28.540
Z.209	4	45	28.430
Z.785	4	18	12.070
Z.30	4	45	28.610
Z.530	4	35	20.450
Z.422	5	60	46.930
Z.515	4	35	19.400
Z.60	4	30	21.090
Z.733	4	40	33.960
Z.251	4	25	15.750
Z.24	4	30	34.250
Z.719	3	35	19.820
Z.432	3	15	19.850

Donderdag, 27 februari

Z.777	5	25	23.780
Z.560	4	25	16.190
Z.506	2	5	5.930
Z.557	4	50	30.240
Z.554	4	12	8.870
Z.473	4	18	12.170
Z.409	4	35	19.970

GENT

VAN 15 TOT 21 FEBRUARI 1958

Tongen v/kleine 70-80 fr. ; Tarbot midd. 65 fr. ; Griet, kleine 44-50 fr. ; Grote iek 32 fr. en kleine 28 fr. ; Schelvis midd. 40-48 fr. ; Rog 50 fr. ; Kabeljauw 35-50 fr. ; Gullen 22 fr. ; Wijting 18 fr. ; Hondshaai 40-45 fr. ; Makreel 21-23 fr. ; Rode knorhaan 24 fr. ; Zeebaars, repen 48 fr. ; IJle haring 18 fr. en Koolvis 34-38 fr.

Visserijverenigingen en prijsreglementeringen voor vis in Zweden

Het gewestelijk bureau beschikte, teneinde te grote uitgaven van regeringsfondsen te vermijden, over andere middelen dan de totale of gedeeltelijke opheffing van de reglementeringsmaatregelen. Ingevolge een akkoord met de «Unie der Westkustvissers», kon het regionaal bureel bijvoorbeeld, maatregelen nemen om de aanvoer te beperken of de minimumgrootte der aangevoerde, gereglementeerde vissoorten te wijzigen.

De vis welke niet kon verkocht worden in de openbare visafslag (overtollige vis), werd overgenomen door een vertegenwoordiger van het regionaal bureau. Over t algemeen was een vertegenwoordiger van dit bureau overal ter plaatse waar de prijzenreglementering in voege was. Gewoonlijk betaalde het bureau aan de visser de overeengekomen prijs uit, welke aldus de laagste prijs was die de vissers konden bekomen voor hun vangst.

Gedurende het eerste jaar van de toepassing van dit plan, waren de minimaprijzen zeer laag, maar tijdens de volgende jaren werden ze geleidelijk verhoogd. Tijdens de laatste helft van 1940 en in het begin van 1941 werden alle minimum prijzen verhoogd om het hoofd te kunnen bieden aan de buitengewone omstandigheden.

In maart 1942, toen de minimumprijzenreglementering opgeheven werd, waren deze gemiddeld 0,50 Zw. Kroon (ongeveer 3,50 fr) per kg vis, buiten haring, makreel en sprot, terwijl de eerste minimumprijzen, bij het in voege treden der reglementering, 0,08 en 0,12 Zw. Kronen waren.

In het begin werd de vis, door het gewestelijk bureau opgekocht, verder verkocht aan de vismeelfabrieken. De prijs welke hiervoor betaald werd bedroeg dan 0,02 Zw. Kronen per kg. Naderhand werd het mogelijk de overtollige vis af te zetten voor verwerking en, in zekere mate, voor uitvoer. Het grootste gedeelte van de opgevangen vis kon echter enkel gebruikt worden voor het vervaardigen van vismeel.

Een der grondgedachten van de reglementering was dat de overschotten door het gewestelijk bureel opgekocht, niet mochten gebruikt worden om op de markt gezet te worden en aldus te konkurreren met de andere vis welke aan of boven de minimumprijs opgekocht was. De overtollige vis mocht bijgevolg niet op de verse markt aangeboden worden aan een prijs die lager was dan de minimumprijs. In 1941 werd deze overtollige vis opgenomen door het Ministerie van Bevoorrading (voorloper van de Dienst voor verhandeling der landbouwprodukten) met het oog op bewerking en opslag.

Gedurende de acht jaar dat deze prijzenreglementering toegepast werd, werden meer dan 14.000.000 kg overtollige vis opgevangen. Ongeveer 10.000.000 kg bestonden uit haring, sprot en makreel, de overige 4.000.000 kg waren hoofdzakelijk kabeljauw, schelvis en wijting, 't is te zeggen : vissoorten die sinds het begin aan de reglementering onderworpen waren.

De prijzenreglementering werd op drie verschillende wijzen van de nodige fondsen voorzien :

1. de opbrengst van de verkoop der overtollige vis.
2. de taksen opgelegd aan de vissers welke er aan deelnamen.
3. de subsidies welke de regering tot dit doel ter beschikking stelde.

Deze taksen bedroegen gedurende de meeste tijd 2 t h op de opbrengst van de verkoop. Van 1936 tot 1941 werd door het regionaal bureau aan de vissers ongeveer 2.700.000 Zw. Kronen uitbetaald (gemiddeld 0,19 Zw. Kronen per kg) : 1/3 van dit bedrag kwam voort van de verkoop van de overschotten, 1/3 werd door de vissers als bijdrage gestort en het derde derde was de subsidie van de regering.

Tijdens de jaren die onmiddellijk de tweede wereldoorlog voorafgingen, werden reglementeringsmaatregelen van een ietwat gewijzigd type dan die der westkust, aangenomen op de oost- en zuidkust.

Op de oostkust was de prijzenreglementering beperkt tot de Baltische haring en trad in voege op 1 januari 1938. Tezelfdertijd werd een speciaal regeringsorgaan opgericht : Het Nationaal Komitee der Visserij, welke belast werd met de toepassing. Deze prijzenreglementering was eng verbonden (en speciaal opgevat om er mee in overeenstemming te blijven) met de reglementering van de handel in Baltische haring, zoals we vroeger reeds beschreven hebben.

Wat de Baltische haring betreft, de prijzenreglementering had voor doel de vissers toe te laten een meer vast inkomen uit hun vangst te trekken, inkomen dat tevens voldoende zou zijn. Door de reglementering stelde men zich voor elke nutteloze mededinging, die slechts kon schade toebrengen aan de belangen van de vissers, tussen de officiële verkoopsorganismen, af te schaffen.

De reglementering verplichte de officiële verkoopsorganisaties aan de vissers, voor alle Baltische haring welke zij aan de verkoopsorganisaties afleverden, en welke deze laatste vers op de markt bracht, minsten de minimumprijs te betalen door het Nationaal Komitee der Visserij vastgesteld voor de betrokken periode. Hieruit volgde dat de minimumprijs ook toepasselijk was op de Baltische haring welke deze verenigingen verkochten aan de rokerijen of welke ze bewaarden om gerookt te worden.

Wanneer de haring niet kon opgekocht worden voor vers verbruik of voor de rokerijen door de binnenlandse markt, en dat deze verkocht werd voor uitvoer, zouterijen, half-konserven, vers of verwerkt aangewend als dierenvoeder mocht de officiële verkoopsorganisatie een subventie vragen aan de regering welke bestemd was tot egalisatie van de prijzen. Deze tegemoetkoming werd eens per jaar, en met terugwerkende kracht betaald door het Nationaal Komitee der Visserij, overeenkomstig de speciale schikkingen van de reglementering. Hiertoe moest de tussenkomst zodanig berekend worden dat de visser voor gans het jaar een zekere gemiddelde prijs ontving voor al zijn haringoverschotten.

Teneinde de vereniging aan te zetten de beste prijzen als mogelijk te bekomen, mocht deze premie niet hoger zijn dan een vastgesteld maksimum. Bovendien werd besloten dat, van 1 juli 1941 af, deze tussenkomst niet zou betaald worden voor de hoeveelheden welke meer dan de helft bedroegen van de totale vangst aan Baltische haring in het gebied der betrokken handelsvereniging. Dit had vooral tot doel de ontwikkeling van de verkoop van verseBaltische haring op de binnenlandse markt te bevorderen.

(Vervolgt)

Reders en Vissers !

Bestel uw LAARZEN, TOUWWERK, BRANDBLUSAPPARATEN, GAREN, MAZOUT en OLIE bij uw coöperatieve

S.C.A.P. s.v.

27, H. BAELSKAAI — OOSTENDE — Tel. 729.51

PROPAGANDA TE GENT

Voor de maand maart heeft dhr Terryn te Gent volgend propagandaplan :

— **3 maart** : school Brugse Poort te Gent, 8e studiejaar (groep A) les in visbereiding ;

— **10 maart** : school voor volwassenen (huishoudschool) St. Lievens te Gent ;

— **11 maart** : avondlessen in visbereiding ; 1e en 2e studiejaar.

— **17 maart** : school Peperstraat, Gent, huishoudklas : 4e studiejaar ;
School Goudstraat, Gent, 4e gr.

— **24 maart** : school Brugse Poort te Gent, 8e studiejaar (groep B)

— **31 maart** : Gemeentebestuur St. Amandsberg : Openbare voordracht ('s avonds).

(Vervolg van vorige kolom)

VIS : AANBEVOLEN VOEDSEL VOOR SPORTMENSEN

In het «Sociaal Verweers van 21 februari verscheen een artikel onder de titel: ELKE SPORT HAAR SPIJSKAART.

Hier worden twee verschillende sporttaken behandeld waarbij van de spelers bijzondere hoedanigheden vereist worden: voetbal en skilopen. Dat voor deze twee sporten vis wordt aangeraden, is een bewijs te meer welke voedingswaarde dit zuiver en natuurlijk produkt bezit.

De VOETBALSPELER heeft weerstandsvermogen en snelheid nodig. Hij heeft bijgevolg een zeer volledige voeding nodig.

Aangezien het voetbalseizoen gedurende de koudste periode van het jaar doorgaat, moet beschutting tegen de koude gezocht worden door vetstoffen en dient een flinke reserve hiervan aangelegd zonder het lichaam te verzwaren.

De voetbalspeler moet anderzijds een uitstekend mineraal evenwicht bezitten (sodiumkloride, fosfoor, magnesium) en een flinke hoeveelheid vitamienen opnemen. Daarom wordt hem bijzonder aangeraden : verse groenten, vruchten, melkspijzen en VIS te eten.

Het SKILOPEN is een nogal vermoeiende sport, en verbruikt de meeste spierenergie. Anderzijds gaat deze sport door op hooggelegen plaatsen en in koud klimaat. Daarom zijn vooral kaloriën vereist, benevens vitamienen en vetstoffen.

Daarom wordt aanbevolen : vlees en VETTE VIS boven andere voedingsstoffen.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN.

NEEMT EEN ABONNEMENT OP HET VISSERIJBLAD

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 20 FEBRUARI

In vishandelskringen maakt men zich ongerust over de nieuwe winstmarges voor de verkoop van vis in het klein. Deze ongerustheid is enkel het gevolg van het herhaald en veelvuldig optreden van de kontrolediensten en rijkswacht. In feite is niets verergerd aan het vorige ministeriëel besluit, integendeel. Waar vroeger alle vissoorten aan de prijzenbepaling onderhevig waren, zijn er thans hoop en al nog zes die aan de reglementering moeten voldoen.

De kleinhandel heeft bovendien nog wat voor op leurhandel en «petit colliss». Het besluit zegt immers dat de aankoopprijs mag vermeerderd worden met bepaalde coefficiënten, waarin dan alle kosten dienen begrepen worden. De kleinhandelaar krijgt de vis thuis toegezonden, de vervoerkosten zijn begrepen in de rekening, zodat zijn winstmarge zoveel zuiverder zal zijn dan die van de leurder die zijn vis zelf koopt in de vismijn en ze bovendien nog ter plaatse moet voeren, zonder hiervoor iets meer te mogen rekenen.

VRIJDAG 21 FEBRUARI

In het gedeelte van het paviljoen dat aan de zeevisserij voorbehouden wordt op de Wereldtentoonstelling 1958 zal een belangrijke plaats openblijven. Inderdaad, waar Nieuwpoort en Zeebrugge zich bereid verklaard hebben de kosten te dragen voor het verwezenlijken van een makette van de visserijhaven, heeft de stad Oostende geoordeeld «besparingen» te doen en aldus de voornaamste visserijhaven niet te laten uitkomen op een manifestatie die tenminste in staat is eens de schijnwerper te leggen op de belangrijkste nijverheid van Oostende!

ZATERDAG 22 FEBRUARI

Een engels visserijblad begint een pleidooi — en hoopt een polemiek als antwoord te krijgen — omtrent de wenselijkheid de schippers en stuurlieden van de grote trellers niet meer op percent, maar op een (hoog) vast loon aan te werven.

Dit zou voor deze klasse mensen, zo beweert het blad, een bestaanszekerheid vormen en tevens vermijden dat aanzienlijke stukken van hun verdienste naar de fiskus verhuizen. Andere sociale voordelen zouden hier uit volgen.

De Engelsen die tamelijk goed reageren op dagblad- en andere artikels, zullen zeker de pen niet kunnen laten liggen en eens ronduit hun gedacht zeggen aan de «vader» van dit ontwerp. Het zal interessant zijn eens deze zaak te vervolgen.

ZONDAG 23 FEBRUARI

Morgen begint te Geneve een konferentie waar tot op heden de zeevisserij — en dan van alle landen — weinig aandacht aan heeft besteed. En nochtans is deze konferentie een gebeurtenis die van overwegend belang kan zijn voor de verdere toekomst der visserijen.

Hier zal immers besproken worden het nieuwe projekt van zeerecht, vrijdom van de hoge zee, maar mits talrijke beperkingen, zoals bescherming tegen overbevissing, territoriale wateren, eigendomsrecht op het kontinentaal plateau, enz.

Het zal niet van een leien dakje lopen, want de meningen zijn zeer verdeeld, het gaat immers in belangrijke mate om... petroleum en er zijn landen die hun visserijrecht ook tussen de plooien van de konferentietapijten zullen schuiven.

In de volgende weken wordt over het lot van de zeevisserij beslist, mogen we gerust zeggen.

MAANDAG 24 FEBRUARI

Vandaag begint de proef met de nieuwe manier van verkopen te Oostende die er moet op gesteld zijn zo vlug mogelijk de verkoop te beëindigen. Wat dit doel betreft, heeft men heel zeker raak geschoten. Ondanks het feit dat er zeer veel schepen binnen waren voor deze vastenquatertemperweek op vandaag, werd de verkoop in een rekordtempo beëindigd.

Hoewel met verschillende belangen rekening gehouden werd en van overal adviezen ingewonnen, bestaat er toch nog heel wat verwarring, en mistevredenheid. Zodat nog veranderingen zullen moeten aangebracht om iedereen tevreden te stellen, tenware de kopers zich intussen zullen kunnen aanpassen hebben.

DINSDAG 25 FEBRUARI

Een radiokabaretartist maakt vandaag een grapje over de vis, dat echter heel wat tragischer gevolgen zou kunnen hebben voor het visverbruik.

Er wordt in Nederland een atoomfabriek gebouwd in de nabijheid van de zee en nu bestaat het plan om de afvalwateren direkt in zee te storten. Er is reeds protest hiertegen gekomen, maar is het voldoende krachtig geweest?

Het grapje ging aldus: Vroeger had de man 's zomers geen lust om zeevis te eten, wegens de vele mensen die hun voeten in zee gingen wassen. Nu zal het heel wat anders worden, zegt hij, in plaats van peper, zout en citroen, zal men thans een Geigerteller nodig hebben wanneer men vis wil eten.

WOENSDAG 26 FEBRUARI

We staan in het jaar der verbroederingen te Oostende. Dit jaar worden grootse feesten ingelegd met Monaco, dat wel enige overeenkomst vertoont met onze stad, of liever: onze stad heeft er een «trekje» van weg van deze wereldberoemde plaats.

Nu zoekt men verbinding met Duitse steden om ook daar te verbroederen. De blik is gevallen op Mainz, dat zeer weinig te maken heeft met Oostende. Een journalist schrijft: waarom niet Dusseldorf ? En ik durf er nog een derde stad bij voorstellen: BREMERHAVEN. Deze plaats heeft zeer veel overeenkomst met Oostende, meer dan gelijk welke andere: het is de grootste visserijhaven van Duitsland, het is de «brug naar Amerika», zoals Oostende de brug is naar Engeland, en er zijn tevens belangrijke en bekende noordzeestranden in het ronde. Misschien zullen onze stadsbestuurders ook daar eens de aandacht aan besteden.

Wat de afstand betreft, het ligt veel dichter bij Oostende, dan Monaco.

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

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)

PROPAGANDA-VERENIGING voor VISVERBRUIK

(vervolg)

Visweken, manifestaties en medewerking aan Salons en handelsforen

Door de werken van de Wereldtentoonstelling 1958 te Brussel was er geen autosalon in de Eeuwfeestpaleizen. Toch konden andere salons ingericht worden, en dank zij de activiteit van de h. De Puydt konden, tijdens het *Salon voor Landbouwmachines*, 1873 vismaaltijden opgediend worden, tegenover 1528 in 1956; deze verhoging is van zeer groot belang, als men rekening houdt met de aard van de exposanten en van de bezoekers van dit Salon.

Zo ook, werden ter gelegenheid van de *Internationale Handelsfoor* te Brussel 4598 vismaaltijden opgediend, tegenover 5497 in 1956. Deze vermindering mag in feite niet als een achteruitgang worden beschouwd. Inderdaad, enerzijds werd er een bijkomend restaurant geopend in het Paleis nr 11, dat vergroot werd, om Paleis nr 11bis te worden. Deze nieuwe schikking van de plaatsen had voor gevolg, dat de bezoekers nog verder verwijderd waren van het Paleis nr 3, waarin onze restaurant zich bevindt, en bijgevolg moet het cijfer 4558 nog als een bijval worden beschouwd en het resultaat van onze propaganda.

Anderzijds, worden er op hetzelfde tijdstip dezelfde foren gehouden te Luik en te Rijsel, en de bezoekers verdelen zich thans over deze drie manifestaties.

Ter gelegenheid van het *Salon voor landbouwmachines* en van de *Internationale Handelsfoor* werden 20.000 publicitaire tracten uitgedeeld.

Ter gelegenheid van de «Kattestoet» van Ieper werd een folder uitgegeven waarbij de aandacht getrokken wordt op de voedingswaarde van de vis, en een ander met recepten.

De aan de bezoekers aangeboden vis wordt gefruit in de reuzenpan van Camoglio.

Wij hebben deelgenomen aan de Handelsfoor te Ieper waar het *Nationaal Komitee voor Zeevaartpropaganda* een belangrijke propagandasektie had opgericht voor de havens, de koopvaardij en de scheepsbouw. Vijftiendaagse propaganda tijdens dewelke onze lesgeefster lessen over visbereiding gegeven heeft, zulks met de medehulp der leerlingen van de huishoudscholen van Ieper en omliggende. Kosteloos proeven, uitstalprijskamp voor de detailhandelaars in vis, prijskamp voor bereiding van visschotels voor de restaurants en Neptunusfeesten, natuurlijk eveneens met kosteloos proeven.

Te Brussel hebben wij, zoals verleden jaar, deelgenomen aan de «*Vijftiendaagse van de Belgische produkten*», ingericht door de «Federatie der Marktkramers van de Ste Katherina Markt». Perskonferentie gevolgd door degustatie, en tijdens deze vijftiendaagse, uitdeling van 84 colis visrepen welke door de betrokken marktkramers kosteloos aan hun kliënten overhandigd werden.

(Vervolgt)

Visserijfolklore

(VERVOLG)

Om in de reeks liedjes over het visleuren te blijven, een liedje over de garnaalverkoopster. Het liedje dat we nu weergeven komt uit de streek van De Panne — Duinkerke. Uit de ontleding komen we tot de vaststelling dat het hier gaat over een vissersmeisje dat de garnaal, door haar vader gevangen, moet rondleuren in de omtrek. Wat er met haar gebeurt, wordt in het liedje verteld.

Het werd opgetekend te Leysele door L.D.V. en verscheen in «Biekorf» in 1936.

LIEDJE VAN DE GEERNAARS

En een kolossale meisje, zo jong en zo schoon,
Ja, zo jong en zo schoon,
En ze liep er met gerenaars al langs de straat,
«Gerenaars», riep ze zij, «en wie koopt er van mij ?
Wie koopt er, wie koopt er wat gerenaars aan mij ?
Tra der la la la la la la (bis)
Wie koopt er, wie koopt er wat gerenaars aan mij ?»

Daar was een here die door zijn venstertje lag,
ja door zijn venstertje lag,
En hij wenste het meisje een hele goede dag.
«Goede dag», zei hij, «komt maar binnen bij mij
Komt binnen, komt binnen en drinkt een glaasje wijn.
Tra der la.. enz..

«Kom maar binnen mijn vriendin (bis)
Want ik heb voorwaar geen kwaad al in mijn zin.»
Maar op een keer riep hij uit : «Mag ik spelen op mijn fluit ?»
Zij sprong al van de trapjes, en haar kloefjes was ze kwijt
Tra der la.. enz..

En waarvan is het meisje zo bleek van couleur,
ja zo bleek van couleur ?
't Is omdat haar vader zo speelde op zijn poot
en eene stamp en een smeet,
dat ze kreeg al op heur lijf.
Van onder en van boven was ze heur geernaars kwijt.
Tra der la.. enz..

Hasa, meisjes, als gij nog, ja, met geernaars loopt
ja, met geernaars loopt,
Past op dat gij er aan geen heren verkoopt,
Want zulke slimme gast, hebben u zo dikwijls vast,
Zo verliest gij uw bloempje als gij niet op en past.
Tra der la... enz..

Twee versies van dit lied werden nog opgetekend. De eerste door De Coussemaker in zijn werk : Chants populaires des Flamands de France (omstreeks 1850). De Coussemaker zegt bij dit liedje dat het bijzonder typisch is voor de streek van Duinkerke, waar het vooral gezongen wordt bij de vissers, waarvan het de zeden en gebruiken weergeeft. Spijtig genoeg werden geen andere strofen opgetekend dan dit ene :

Daer was een meysken zoo jonk en gezond,
zo jonk en gezond,
Ze liep in den avond met garnarsen rond.
Garnarsen, riep zij, zoo sprak er de meid
Wie koopt ze, wie koopt ze, daer rakenze kwijt (bis)
Fa la der ra la la la la der ra la la
Wie koopt ze, wie koopt ze, daar rakenze kwijt.

Een andere versie, waarvan spijtig genoeg ook maar een strofe opgetekend werd, verscheen in 1889 in een uitgave van Lootens en Feys. Deze luidt als volgt :

Laatst was er eene meid zeer frisch en gezond,
Zij liep er langs de straat met geernaren rond.
Geerenaren riep zij,
wie koopt ze van mij,
Wie koopt ze ? Zoo ben ik ze kwijt.
Falderalalala
Wie koopt ze ? Zoo ben ik ze kwijt.

(WORDT VOORTGEZET)

PROEVEN TOT HET VERMINDEREN VAN DE SLEEPWEERSTAND VAN TRAWL-VISTUIG

Bijdrage voor het «International Fishing Gear Congress 1957» (7-12 oktober 1957 te Hamburg) van dr. J. Schärfe, Instituut voor net- en materialenonderzoek te Hamburg, vertaald door P. A. de Boer.

INLEIDING

Voor de grootste economie bij het trawlen zou de sleepweerstand van het trawl-vistuig zo laag mogelijk moeten zijn. Het is wel bekend dat de gewone platte visborden in genen dele bevredigend zijn uit een hydrodynamisch (d.w.z. ontstane kracht of druk uitgeoefend op een voorwerp, dat door het water wordt voortbewogen) oogpunt bezien. Tevens moeten de netten gemaakt van manilla of sisal, dus van natuurlijke vezels, van dikker garen worden gemaakt dan noodzakelijk als kunst-vezels (bv. nylon of perlon) worden gebruikt. Dus zijn er twee eenvoudige manieren om de sleepweerstand van een trawl-vistuig te verminderen.

1. Gestroomlijde visborden.
2. Netten, gemaakt van dunnere kunstgarens.

Om het effect te bepalen, dat voor de gewone Duitse haringbodemtrawl verkregen wordt door deze twee veranderingen, zijn door schrijver dezes meetproeven uitgevoerd met het visserij-onderzoekingsvaartuig «Anton Dohrn» in de Oostzee in juni 1957.

Deze proeven bestonden uit metingen van :

a. Sleepweerstand van het gehele vistuig, inclusief vislijnen.
b. Sleepweerstand van dat deel van het tuig, dat achter de visborden volgt. Het verschil van waarde (a) min waarde (b) geeft het aandeel van vislijnen en visborden in de totale sleepweerstand.
c. Sleepsnelheid.
d. Horizontale opening van het net.
e. Verticale opening van het net.
f. Scheerhoek van de visborden.
g. Scheerhoek van de snijbordjes.

Verder werden het weer, de koers, de diepte, de bodemconditie en het aantal omwentelingen van de schroef in rekening gebracht.

Een totaal van 27 trekken werd gemaakt waarvan 17 moesten worden afgekeurd wegens verschillende weers- en bodemomstandigheden onvoldoende gelijkheid van de grootte van de tuigopening of beschadiging aan het vistuig, zoals gebroken lijnen of gescheurd net. Van de overblijvende 10 trekken werden er 5 gemaakt met elk van de twee volgende typen vistuig om vergeleken te worden :

a) Gewone Duitse haringbodemtrawl met 160 voet grondnees manilla-net en gewone visborden (In het vervolg genoemd «gewoon tuig»).
b) Duitse haringbodemtrawl samengesteld op precies dezelfde wijze met een net van dezelfde constructie en grootte, doch gemaakt van dun perlongaren, en met «Süderkrüb» visborden (In het vervolg genoemd «proeftuig»).

RESULTATEN

De metingen werden uitgevoerd op een waterdiepte van 80 tot 100 m op een tamelijk harde kleibodem. Voor alle proeven werden 225 vadem lange vislijnen (22 mm diameter) gebruikt.

De scheerhoek van de visborden werd bepaald uit de groeven in de metalen lopers onder de borden, veroorzaakt door de wrijving over de bodem. De groeven worden verondersteld een goed gemiddelde te geven. De gevonden waarden waren :

Gewone visborden ongeveer 35°
«Süderkrüb»-visborden ong. 12-15°

Deze waarden zijn bijna optimaal (d.w.z. het niveau, waarboven of waarbeneden de efficiëntie achteruit gaat) voor beide typen borden. Volgens de «Gottinger metingen» en alleen de invloed van het water bij 3,8 mijl sleepsnelheid beschouwende, zijn de volgende waarden voor weerstand en scheerkracht berekend :

Gewoon visbord :

Sleepweerstand	Scheerkracht
0,8 ton	1,1 ton

«Süderkrüb»-visbord

Sleepweerstand	Scheerkracht
0,2 ton	1.1 ton

Dit toont een vermindering van weerstand, die te verkrijgen is met het «Süderkrüb»-type borden, van 1,2 ton (voor 2 borden), ten opzichte van de gewone borden. Maar deze berekening verwaarloost de invloed van de wrijving op de bodem, die voor de gewone borden met hun lange loopvlak groter zal zijn. Bij de metingen werd in werkelijkheid een verschil van 1,6 ton gevonden. De 0,4 ton, uitkomend boven de berekende waarde, is zonder twijfel te wijten aan de lagere bodemwrijving van de «Süderkrüb»-borden onder de bestaande bodemomstandigheden.

De grootte van de horizontale opening van het vistuig moet zo gelijk mogelijk zijn voor beide typen vistuig. De wijdte van de netopening is in werkelijkheid niet gemeten. In plaats hiervan is de afstand tussen de 2 vislijnen 1 m achter hun snijpunt in de sliphaak gecontroleerd, wat natuurlijk geen juiste waarden geeft, maar tenminste een basis om de openingswijdte van gelijk geconstrueerde tuigen te vergelijken. Dit is een oude vissers-methode om het gedrag van de borden te controleren. De volgende waarden werden verkregen :

(1) Afstand van de vislijnen
(2) Berekende afstand van de visborden (ongeveer).

	(1)	(2)
Gewoon tuig	11,5-12,0	48 m
Proeftuig	13,5-14,0	55 m

Hier kon helaas een klein verschil niet worden vermeden. Blijkbaar was de scheerkracht van de «Süderkrüb»-scheerborden te groot, tenminste voor het lichte Perlonnet. Men veronderstelde dat een kleinere scheerhoek als de eenvoudigste manier om de scheerkracht te verminderen, uiteindelijk zou kunnen leiden tot het onklaar raken van het vistuig tijdens het uitzetten en dit werd daarom niet geprobeerd.

Een verkleining van de borden was aan boord van het schip niet mogelijk. Dus moest dit verschil worden aanvaard onder de veronderstelling, dat het niet van groot belang was.

De verticale opening werd gemeten met behulp van een echolood, opgesteld in een rubberboot met buitenboordsmotor. De volgende waarden werden verkregen :

	Afstand van de bodem (1)	(2)	(3)
Proeftuig	2,5-3,5	6,0-7.5	10,0-12,0
Gew. tuig	3,0-3,5	7,5	12,0

(1) Bovenpees
(2) 1e snijbordje
(2) 2e snijbordje

(Zie vervolg bldz. 12)

NIEUWS
UIT NEDERLAND

Wegens grote vertragingen van de post, veroorzaakt door de sneeuwval, zijn de berichten uit IJmuiden en Nederland nog niet binnengekomen op het ogenblik dat wij ter perse gaan. Dit is buiten onze schuld om, waarvoor de lezers ons zullen willen verontschuldigen.

Brief uit Yerseke

Nr 679 YERSEKE 22-2-58

«NOGMAALS DE OESTERVERZENDING»

In ons briefje van vorige week waarin we de cijfers van de verzending over januari 1958 en ter vergelijking ook die van januari 1957 gaven, en waaruit bleek dat een grote achterstand bestaat tegenover verleden jaar, schreven we ook dat dit min gunstig verloop door de betrokkenen met grote zorg wordt gevolgd. Was het vóór kort de enige troost dat ondanks de zo sterke teruggang van de afname toch nog meer aan geld binnen kwam, als gevolg van de sterk opgevoerde prijzen, ook hierin schijnt een kentering te komen. Het verschil in afname wordt volgens een ingewijde in 't vak zo groot, dat het onmogelijk moet worden geacht dat straks zal blijken, dat er ondanks alles toch nog meer of evenveel geld binnen kwam. Zouden februari, maart en april heel veel meevallen, (waarop nu nog niets in 't minste wijst!) dan zou misschien gelijk kunnen worden gespeeld. Maar dan was men alleen in geldelijk opzicht even ver als bij een grotere afname tegen wat lagere prijzen. Wat toch is het geval? Het gewicht van de kleinste soort die als consumptie-oester wordt toegelaten ligt zo hoog, (78 kg per 1000) dat een groot aantal oesters die daardoor hun mindere geschiktheid om nog te worden teruggezaaid, over moeten blijven. Dat zijn meestal oesters die door langzamer groei dan de anderen, min of meer achterbleven en in plaats van door uitgroei meer door verdikking hun gewicht bekwamen. De minst geschikten dienen dus te worden teruggezaaid, wat tot gevolg heeft dat een groot sterfte-cijfer vrijwel zeker is en dat waar voor volgend jaar juist op deze soort vooral in 't begin van 't seizoen een beroep zal moeten worden gedaan met een wanstaltig product, zal dienen te worden begonnen. Niets is beter dan dat ieder seizoen die soorten laten we zeggen van 60 kg en hoger, per 1000 zo ongeveer kunnen worden geruimd. Deze wenselijkheid stelt zich nog scherper omdat het jaarlijks aankweek-contingent als regel hoger ligt en zelf aanmerkelijk dan 't geen nu dit seizoen schijnt te zullen worden verzonden. Vandaar dan ook, dat steeds meer de mening veld wint, dat een andere koers zal moeten worden gevaren.

Niet meer veel minder oesters verzenden voor laten we zeggen in 't gunstigste geval evenveel geld met al de hieraan verbonden narigheden maar alle soorten vanaf 60 kg per 1000 tot de verzending toe te laten en aan te bieden aan prijzen die een vlottere afname ten gevolge kan en zal hebben.

Als we alles overzien achten we het spreekwoord: «Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald» ter overdenking te moeten aanbevelen.

PROEVEN TOT HET VERMINDEREN VAN DE SLEEPWEERSTAND VAN TRAWL-VISTUIG

(Vervolg van blz. 11)

Wegens de grotere horizontale afstand van de visborden moesten de headlines van het proeftuig een weinig worden verlengd. De daarbij verkregen gelijkvormigheid van de netopening van beide tuigen wordt verondersteld voldoende te zijn.

De scheerhoek van de snijbordjes werd gemeten met de methode van de «jelly-bottles» (Carruthers, Engeland, heeft een serie apparaten ontwikkeld, waarbij wordt gebruik gemaakt van buisjes gedeeltelijk gevuld met hete vloeibare gelatine, dat na verloop van tijd onder water stolt. Na halen kan de hoek tussen het gelatineoppervlak en de wand van het buisje worden gemeten). De waarden lagen tussen 28° en 34°, dus in het optimale gebied.

Niettegenstaande de pogingen om voor alle proeven de sleepsnelheid gelijk te houden, kon een zekere afwijking tussen 3,6 en 4,1 mijl niet worden voorkomen. Daarom moesten de gemeten waarden van de sleepweerstand worden herleid tot een gemiddelde vaart van 3,8 mijl, daarbij de regel volgend, dat de weerstand evenredig is aan het kwadraat van de snelheid. De snelheid werd gemeten met behulp van een «Kempff» weerstandslog

De sleepweerstand werd gemeten in beide vislijnen vlak achter de sliphaak (totale weerstand), zowel als in bordenstroppen vlak achter de visborden (weerstand van in hoofdzaak het net). Daar vislijnen, bordenstroppen, knuppels, stroppen, headlines (de laatste met een onbelangrijk verschil) en snijbordjes hetzelfde waren voor beide tuigen, zijn de verschillen tussen de gemeten waarden van beide typen toe te schrijven aan respektievelijk de visborden en het net. Omgerekend tot een snelheid van 3,8 mijl werden de volgende gemiddelde waarden gevonden :

	Weerstand					
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
Gewoon tuig						
	82	6,7	2,5	37	4,2	63
Proeftuig						
	74	4,7	0,9	19	3,8	81

(1) Voortstuwer omw./min.
(2) Totaal aantal ton
(3) Visborden en vislijnen in Ton
(4) Visborden en vislijnen in pct
(5) Net met lijnen, knuppels en vislijnen in Ton
(6) Net met lijnen, knuppels en vislijnen

Deze vergelijking toont een merkwaardig verschil. Het proeftuig heeft ongeveer 30 % minder weerstand dan het gewone. Van deze 30 % zijn ongeveer 24 % toe te schrijven aan de gestroomlijnde borden en ongeveer 6 % aan het lichtere net. Daar de visborden niet behoren tot de werkelijke vanguitrusting van het trawl-vistuig, zou hun aandeel in de totale weerstand zo laag mogelijk moeten zijn. Vanuit dit gezichtspunt is het proeftuig ook meer geschikt.

De mate van vermindering van de sleepweerstand, op deze eenvoudige manier verkregen, betekent, dat het proeftuig met hetzelfde machinevermogen ongeveer 0,7 mijl (4,5 mijl) sneller kan worden gesleept dan een gewoon tuig (3,8 mijl) ; dit is een vermeerdering in snelheid van 18 % zonder extra kosten. Aan de andere kant zou ook een tuig van ongeveer 30 % grotere afmetingen kunnen worden gebruikt of een corresponderende hoeveelheid brandstof worden bespaard.

(Uit Visserij-Nieuws, Nederland)

RUZIE OM EEN HEENGEGANE MINISTER ?

Minister Mansholt, van de nederlandse landbouw en zeevisserij, heeft einde vorig jaar zijn ambt neergelegd om een hoger funktie te gaan bekleden in een internationaal organisme.

We schreven al eens dat het afscheid van de visserij niet zeer hartelijk was en dat een Nederlands kustvisser tamelijk harde woorden schreef over deze minister na zijn heengaan.

Wij kunnen, van België uit, moeilijk oordelen wat er eigenlijk gebeurd — of niet gebeurd is om al die herrie te veroorzaken. Enkel maken wij de opmerking dat als ze in Nederland al zo weinig zuinig zijn op hun woorden voor een Minister die toch veel meer aandacht betoond heeft voor de zeevisserij en waarschijnlijk ook veel meer gedaan, dan in het andere Beneluxdeel, wat wij dan wel eens zouden moeten vertellen als binnen enkele weken onze Minister afscheid neemt...

Het blad: «De Visserijwereld» schreef zelfs in zijn oudejaarsnummer 1957 dat Minister Mansholt de Nederlandse visserij van 1945 tot 1957 weinig heeft geholpen, dat hij een verouderde vloot achter zich laat, enz... Kortom «dat hij tekort geschoten is om ten aanzien van het visserijbedrijf een beleid te voeren, een klimaat te scheppen om het privaat initiatief aan te moedigen en te steunen».

Nou, nou, zeg. Heeft de Benelux niet voldaan aan de verwachtingen? Maar kom, wij moeten Minister Mansholt niet verdedigen, dat deed immers een paar weken geleden een Nederlands volksvertegenwoordiger voor de radio, tegen het artikel van «De Visserijwereld» in. En die zegt wat de minister dan wel allemaal gedaan heeft, zelfs meer dan de regering zou kunnen verantwoorden hebben.

Een omvangrijke oorlogsschadevergoeding die nieuwe schepen toeliet te bouwen, Slooppremies kon de minister niet uitkeren. Prijsgaranties evenmin, maar dit hing in nauw verband met de kwaliteitskeuring. Het H.K.S. «De Hoop» heeft hij verder gestimuleerd, bevordering gegeven aan afzet en steun aan de conserven. Krediet werd aangeboden voor de ontwikkeling der verre visserij, belangrijke sommen werden besteed aan wetenschappelijk onderzoek.

Vorige week was de h. Van de Vlasakker in zijn «Visserijwereld» terug aan het woord om zijn eerste artikel te verdedigen, waarin hij staande houdt, ondanks de radiokommentaar, dat er niet voldoende werd gedaan in 12 1/2 jaar tijd door ex-minister Mansholt.

En waaruit wij besluiten dat wij al met minder zeer tevreden zouden geweest zijn en dat het overal hetzelfde is — en dan niet alleen in de zeevisserij, maar ook bij de boeren — hoe meer men krijgt, hoe meer men hebben wil.

★ ZEEBRUGGE-PASSAGIERSHAVEN

Met het oog op de wereldtentoonstelling die weldra een aanvang neemt mag men te Zeebrugge vanaf mei een groot Internationaal zeeverkeer verwachten dat zich vooral zal specialiseren met het vervoer van passagiers. Nu dat het Zeestation verbouwd wordt en talrijke andere werken worden verricht met het doel dit verkeer zo snel en zo goed mogelijk te laten verlopen; mag ook eens uitgekeken worden naar een grotere uitbreiding van personeel. Inderdaad met het huidig personeel van de administratieve diensten, douane en zeepolitie zal men zeker niet een vlugge en doeltreffende dienst kunnen verzekeren. — Z.

★ GROOTSTE ZEESCHIP OOIT TE ZEEBRUGGE BINNENGEVAREN

De Noorse stoomtanker «Jawesta» met als thuishaven Sandefjord kwam tijdens de afgelopen week de haven van Zeebrugge binnengevaren. Het betrof hier het grootste zeeschip ooit te Zeebrugge binnengevaren. Het schip is van de rederij: Anders Pahre & Co A/S van Sandefjord uit Noorwegen. Het schip heeft een bemanning van 51 koppen. Het heeft een bruto-registertonnemaat van 20.894 ton, een laadvermogen van 33.000 ton. De karakteristieken zijn de volgende : lengte: 202,58 m, breedte 26,40 m diepgang geladen 10,55 m. De rederij van dit schip bezit o.a. nog 57 schepen waarvan 2 Walvisrafinaderijen, 31 Walvisvangers, 20 tankers en 4 kargoschepen. De kapitein werd verwelkomd door: de h. Marcel Duchêne, Vice-Konsul van Noorwegen, onder-direkteur van de Société Belge de Soutage en direkteur van de Zeebrugge Shipping & Bunkering Company te Zeebrugge en door kapitein A. Luyens, waterschout te Zeebrugge. — Z.

TOMBOLA HARINGBAL

Hier volgt de uitslag van de tombola van het Haringbal.

We herinneren er aan dat de 1e prijs een slaapkamer is die kan afgehaald worden bij Lescrauwaet, Groentenmarkt 2, Oostende.

De 1e prijs voor de omslagen is een vulhaard Jack Delanghe, Stwg op Nieuwpoort, 72, Oostende.

Alle andere prijzen kunnen afgehaald bij F. Vander Cruyssen, Stwg op Torhout, 95A, Oostende.

De prijzen moeten ten laatste op 23 maart 1958 afgehaald worden, zo niet blijven ze eigendom van de vereniging.

1812 5837 2412 14328 2960 5845 4324
13820 13075 12711 12791 3578 13159 17390
4625 2530 4672 2230 17045 14958 3720
12566 15904 13770 2915 16325 17170 16141
17220 13833 7868 5043 9464 6797 9878
11761 9020 11074 2162 2297 10260 15243
4610 12419 5301 5129 4609 1527 13095
14562 17660 11097 12731 17016 11569 5610
5321 17239 12863 6171 8232 17004 3658
3537 15021 10397 13650 5499 0490 14615
5813 5053 6935 2592 7121 17915 19471
2176 15729 5437 5911 0464 11304 17048
7058 8677 1050 0231 6257 6037 4107
16202 10667 2310 9765 3429 14838 12357
13437 17120 15191 12452 14413 6070 7161
12937 1236 4207 7739 12639 7442 10742
13599

Omslagen :

0048 0629 0398 0652 1039 0867 1079 1407
0515 1203 1398 1350 0611 0915 1295 0778
1070 1441 0590 0729

V.B.Z.-STATISTIEK

VERGELIJKENDE INVOERSTATISTIEK 1956-957 (per maand en per land)

MAAND	NEDERLAND 1956	NEDERLAND 1957	ENGELAND 1956	ENGELAND 1957	NOORWEGEN 1956	NOORWEGEN 1957	DENEMARKEN 1956	DENEMARKEN 1957
JANUARI	384.930	252.945	135.550	131.649	365.531	130.677	107.348	82.999
FEBRUARI	423.077	341.843	57.832	50.075	274.751	149.153	57.323	51.750
MAART	433.657	468.267	102.381	124.401	305.736	139.258	89.327	41.772
APRIL	791.395	593.597	91.765	105.658	133.823	43.336	41.908	71.090
MEI	679.931	380.416	53.614	123.360	97.031	44.169	129.604	197.532
JUNI	492.269	287.835	70.041	55.154	46.924	33.708	65.811	39.429
JULI	446.341	330.510	70.471	103.681	33.470	44.937	53.191	37.545
AUGUSTUS	299.452	312.004	70.271	80.232	49.671	28.593	63.603	59.755
SEPTEMBER	355.901	264.771	46.137	60.135	50.867	68.830	64.597	64.723
OKTOBER	375.330	294.773	49.033	45.702	62.371	35.007	155.733	64.578
NOVEMBER	277.459	358.705	47.166	30.772	42.583	62.787	137.497	101.351
DECEMBER	275.132	304.142	139.670	45.560	39.239	54.621	94.131	112.767
TOTAAL	4.811.532	4.169.778	887.761	985.840	1.838.117	840.611	1.071.889	885.121

MAAND	ZWEDEN 1956	ZWEDEN 1957	FRANKRIJK 1956	FRANKRIJK 1957	W.-DUITSLAND 1956	W.-DUITSLAND 1957	IJSLAND 1956	IJSLAND 1957	TOTALEN 1956	TOTALEN 1957
JANUARI	5.897	2.946	127	30	205.430	73.902	.....	.....	1.085.683	675.148
FEBRUARI	2.146	4.314	43.435	169	334.276	138.140	.....	.....	1.305.832	736.442
MAART	3.189	2.600	39.328	33	283.601	430.303	.....	.....	1.452.246	1.226.644
APRIL	8.032	3.465	145	25	238.147	230.887	.....	.....	1.313.232	1.617.431
MEI	9.986	11.147	154	46.380	172.265	419.320	.....	.....	1.165.797	1.182.389
JUNI	9.946	5.295	106	63.739	124.418	519.212	.....	53	792.525	1.053.492
JULI	6.437	3.632	79	113.542	91.340	111.640	.....	.....	768.538	745.856
AUGUSTUS	7.580	3.909	135	121.711	50.443	41.745	.....	.....	488.445	648.287
SEPTEMBER	8.510	6.065	57	13.080	59.153	65.985	.....	.....	484.711	540.570
OKTOBER	6.333	4.059	52	21.949	33.550	67.213	.....	.....	533.415	543.100
NOVEMBER	4.880	2.775	79	253	60.761	92.943	.....	.....	389.845	655.592
DECEMBER	4.458	2.575	—	6.762	129.601	130.623	.....	.....	601.266	657.270
TOTAAL	77.396	52.776	83.747	409.126	1.910.554	2.358.919	.....	53	10.721.536	9.712.221

AANVOER NOVEMBER 1956-1957

SOORTEN	1956 Vangsten	1957	1956 Opbrengsten	1957	1956 G. Pr.	1957
IJsl. Kab. Gr.	183 115	102.456	2.117.590	1.373.545	11 56	15 41
Mid.	38.364	10 232	342.000	100.560	8 91	9.83
Kl.	26.400	3.940	111.370	24.345	4.22	6,18
TOTAAL:	*247.879*	*116.628*	*2.570.960*	*1.498.450*	*10.37*	*12 85*
Nzee Kab. Gr.	62 007	131.628	999.869	1.923.349	16 13	14 61
Mid.	28.636	66 500	340.400	717.790	11 89	10 79
Kl.	52.277	71.720	252.468	479.154	4.83	6,68
TOTAAL:	*142.920*	*269 846*	*1.592.737*	*3.120.293*	*11 14*	*11 56*
IJsl. SV. Gr.	83.164	62 170	975 550	761.920	11 69	12 25
Mid.	127.570	55.789	799.420	562.990	6.27	10 09
Kl.	34.092	18.204	155.760	129.670	4.57	7,12
TOTAAL:	*244.826*	*136.163*	*1.927.730*	*1.454.580*	*7 87*	*10 68*
Nzee SV. Gr.	1.644	1 206	20.040	18.720	12 19	15 52
Mid.	44.063	26 836	274.800	252.900	6 24	9 42
Kl.	163 994	117.645	670.408	617.740	4 09	5.25
TOTAAL:	*209.701*	*145 687*	*965.248*	*889.360*	*4.60*	*6.10*
Schol	238.820	281 798	2.035 253	2 339 525	8.65	8 30
Rog	171 064	184 285	1 494 304	1 320.119	8 74	7 16
Tarbot	103 385	96 845	2.209.140	1 989.927	21 37	20.55
Tong	201 169	267 077	8.181 795	10.513.975	40.67	39 37
Wijting	511.746	301 222	2 079.852	1.569.756	4 06	5 21
Andere	1 265 897	936 445	9 047 277	7.624 602	7,14	7.65
Tot. Bodemvis:	*3 837.407*	*2.795 997*	*32.134.296*	*32.320.587*	*9.63*	*11 56*
Bast. Makreel	3 790	1 320	5.219	3.745	1 38	2 84
Volle Haring	1.843.160	508.466	8.173 541	2 491 557	4 43	4.90
Sprot	208.328	215 783	1.178 918	1.054 341	5 65	4 89
Makreel	79.319	57 362	551.314	193.160	6 95	3.37
Andere	1.930	109.532	6 304	354.816	3 27	3 23
Tot. Pel. vis:	*2.136.527*	*892.466*	*9.915.296*	*4.097.569*	*4 64*	*4.59*
Garnaal	85 143	70 109	2.459.822	1 629 356	28 89	23 24
Andere	34 338	47.597	187 571	235.727	5.46	4 95
Tot. Sch. en WKD:	*119.481*	*117.706*	*2.647.393*	*1.865.083*	*22.16*	*15.84*
Algemeen Totaal:	*5.593.415*	*3 896.169*	*44 696.985*	*38 283.239*	*7.99*	*10.06*
IJslandvis	1 648 715	780 640	11 617.941	7.370.113	7 05	9 44
Noordzeevis	1.688 692	2 015 357	20 516 355	24 950.474	12.14	12 38

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

S.A.I.T. SOCIETE ANONYME INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

OOSTENDE	NIEUWPOORT	ZEEBRUGGE
21, H. Baelskaai	18, Hoogstraat	4, Wandelaarstr.
Tel. : 715.70	Tel. : 231.51	Tel. : 541.21

VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN

DECCA NIVIGATORS

VERKOOP

VERHUUR

ONDERHOUD

S. A. I. T. ..... Tot Uw Dienst ..... S. A. I. T.

MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO

HOOGWATER-BOEKJES voor de Kust in 1958 verschenen

Het Hoogwaterboekje met de getijtafels van Hoog en Laag water te Oostende en aan de Kust, is verschenen en verkrijgbaar in alle winkels en bij alle dagbladverkopers van de kust.

Het is uitgegeven door «Het Nieuwsblad van de Kust», St Jorisstraat, 18, Oostende, waar meerdere exemplaren verkrijgbaar zijn.

De prijs is vastgesteld op 7 F per stuk en kan gestort worden op postcheckrekening nr 41 89.87 van «Het Nieuwsblad van de Kust», Oostende. Bij aankoop van minstens 50 ex. voor voogtverkoop, wordt een korting toegestaan.

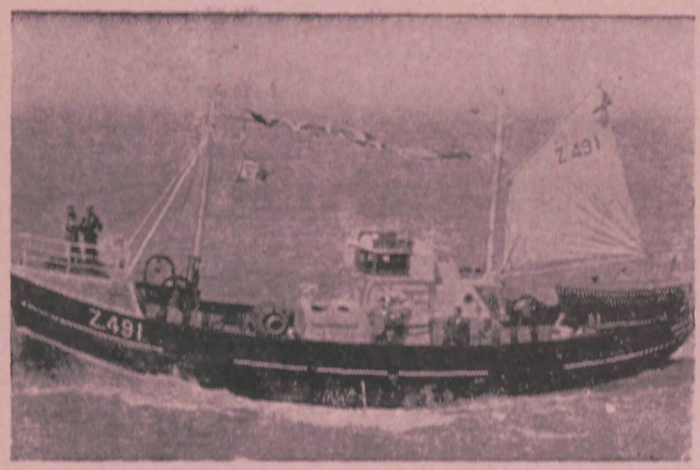
DIT VAKBLAD is alleen verkrijgbaar per abonnement van 3, 6, 9 maanden of één jaar.

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

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

30V



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

OOSTENDE

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

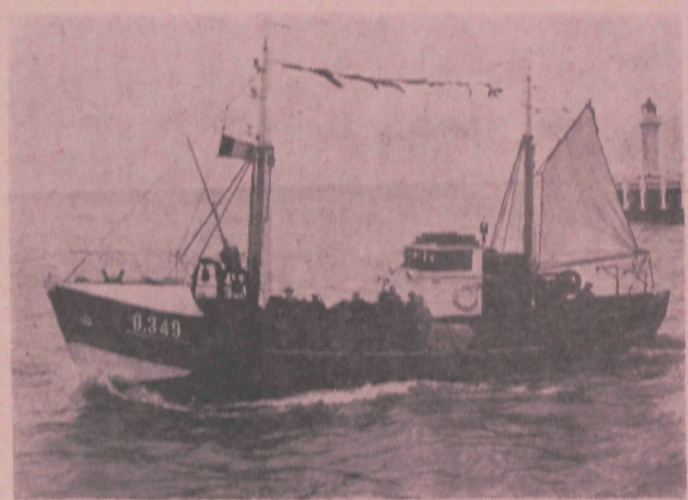
33V

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 :
Leoncessel Antwerpen
Telex :
Leoncessel Antwerpen 277

☆

BRUSSEL :
Koninklijkestraat, 23
Tel. 17.95.05 - 17.30.77
Telegram :
Leoncessel Brussel

☆

LUIK :
Tel. 23.33.93
Telegram : Leoncessel Luik

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

185V