



Het VISSERIJBLAD



BIJ DE TERUGKEER VAN DE BEMANNING DER Z.313 TE OOSTENDE

Boven : Waterschout Caesstecker in gesprek met de schipper, vader van de eigenaar motorist. Onder : De eigenaar Marcel De Vynck in gesprek met zijn moeder na de aankomst van de maalboot.



SCHEEPSDIESEL- MOTOREN

De eenvoudige standaard-
motor voor de visserij.

VERDELER voor de Belgische en Nederlandse
visserij

H. ZWART — IJMUIDEN
Tel. 5459 — 5110

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

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

(100)

GLAS en ZOON

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

Tel. : Magazijn 4192
Tel. : Huus 5721

IJMUIDEN - HOLLAND

(120V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

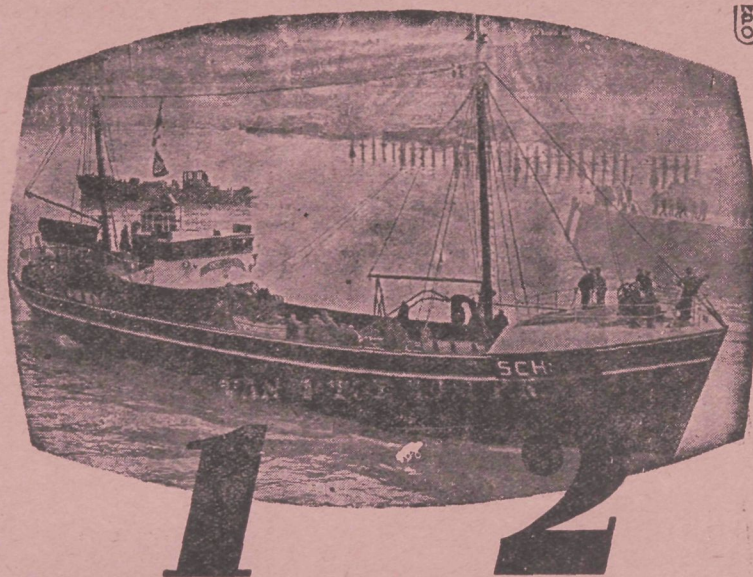
IJMUIDEN

Tel. 4200 - 5318 - 6319

(Holland)

(96)

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



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

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



AUGUSTA

Café en Restaurant

t.o. Station

IJMUIDEN

Tel. 4217

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,
NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

OUDE GAZETTEN TE KOOP
Zich wenden bureel blad.

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

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van schepen

N.V.

BELIARD-CRIGTON & C°

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

Net 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

Een Engelsman te Oostende

(Vervolg)

WE laten deze week onze Engelse journalist verder aan het woord. Ditmaal heeft hij het over de vaartuigen der middenslagklasse.

De diepzeevloot is te Oostende zeer belangrijk inzake aanvoer-
vermogen, evenwel is de vloot die de visserij uitoefent in de Noordzee,
het Engels Kanaal en de Ierse Zee belangrijk in aantal en motorsterk-
te. Er zijn 80 vaartuigen tussen 80 en 100 voet lengte welke een redelijk
aandeel van de jaarlijkse 49.000 Ton aanvoer op zich nemen. Er zijn
evenwel verschillende vaartuigen uit Zeebrugge en andere Belgische
vissershavens die ook hun vangsten te Oostende aan wal zetten.

Het zijn alle, zonder enige uitzondering, treilers en vangen enkel
bodemvis en haring. Ze bevissen zelfs de IJslandse kust in de zomer-
maanden. Over 't algemeen zijn ze op het vasteland gebouwd, het
«turtle deck» op de boeg is typisch voor de meeste schepen. Allen zijn
uitgerust met dieselmotor met laag toerental. Ze hebben elk hun eigen
reder en het is veelbetekenend dat de meeste oud zijn, geen enkele is
brandnieuw en geen enkel nieuw vaartuig van deze klasse wordt
gebouwd of besteld. De oorzaak hiervan is de voortdurende stijging der
kostprijzen waartegenover vangsten en opbrengst geen gelijke tred
houden. Ofschoon de regering leningen tot 75 %, over 10/12 jaar aan
een interest van 5.75 % aanbiedt voor nieuwbouw in deze klasse,
schijnt er geen voldoende kapitaal voorhanden bij de individuele reder
om hem toe te laten een nieuw schip te bouwen. Noch voldoende in-
komsten om hem toe te laten alles terug te betalen.

— ☆ —

WANNEER men de eigenaars van diepzeetrelers vraagt of ze hun
kapitaal willen beleggen in schepen voor de Noordzee, halen deze
hun schouders op. Neen, er is meer vis en meer voordeel op de IJs-
landse visgronden. Intussen worden de vaartuigen ouder en geraken
de rekeningen moeilijker en moeilijker betaald, terwijl Noordzeevis
steeds moeilijker te vinden is.

Sinds, vele jaren wordt er uitsluitend getreild en deze traditie
doet er niemand aan denken de techniek van het Seinevissen over te
nemen, de kans om Seinevissers uit Denemarken naar België te lokken
is eveneens gering. Nochtans, zouden talrijke Oostendse vissersvaar-
tuigen uitstekende Seinevissersschepen kunnen worden. Noodzaak zou
wel eens de beste leermeester kunnen worden.

— ☆ —

HOEWEL de schepen eigendom zijn van individuele reders, wordt de
Noorzeevloot beheerd in zekere mate door agenten welke aan de
vishandel verbonden zijn (?) en welke voor een aandeel in de opbrengst
zich bezig houden met kleinigheden als : lossen van de vangst, uitbe-
talen der paaien, laden van mazout en ijs, en verkopen van de vangst,
zodat de bemanning volledig vrij is gedurende de tijd dat ze binnen is.
Dit stelsel is eveneens van toepassing op de kleinere kustvaartuigen
welke tot in zekere mate hier gesteund worden door de grotere vaar-
tuigen.

VAN de kleinere vaartuigen : sprot- en garnaalvangers zijn er 72 die
op garnaalvangst uitvaren en 32 koppels die de sprotvisserij uit-
oefenen. Deze laatste vangmethode werd een drietal jaar geleden
ingevoerd en het Larsen-type middenwaterreil wordt hiertoe gebruikt
met verzwaard loodzeil.

De schepen zijn van het type «smack», 40 tot 50 voet lengte,
hebben een hoofdmast en een bezaanmast, stuurhuis, dieptemeter en
radiotelefonie. Een kleine standaardlier dient om het vistuig aan boord
te halen.

Evenals de Engelse sprotvissers hebben ze een zeer flauw sprot-
seizoen achter de rug. Niet enkel de vangsten waren pover en onregel-
matig, de sprot zelf was zeer klein. Daar een groot gedeelte van de
sprot verkocht wordt aan de rokerijen en voor vers gebruik, betekende
deze kleine sprot een ernstige tegenslag en moest ze verkocht worden
aan de conservenfabrieken en de vismeelfabrieken aan lage prijzen.

De sprotaanvoer van de ganse vloot bedroeg in de eerste twee
maanden van het jaar 700 Ton en onlangs was de prijs minder dan
10 Pond Sterling per Ton (ongeveer 1,40 fr per kg). Belgische vissers
krijgen geen regeringssubsidie. Wanneer de vangsten gering zijn,
wordt de vis aan boord gesorteerd met de handzeef, tenware het schip
eveneens uitgerust is voor de garnaalvisserij en een mechanische zeef
op dek heeft. De vangst wordt dagelijks vers aangevoerd, zodat geen
ijs van doen is.

— ☆ —

DE garnaalvisserij is vooral gericht op de vangst van bruine garnaal.
Deze garnaal wordt vooral gebruikt in een aantal nationale gerech-
ten. Deze vraag, benevens die van de fabrieken van garnaalpastei,
vormen de basis van een gezonde nijverheid en, hoewel de vangsten,
vergeleken met de Engelse aanvoeren, gewoonlijk klein zijn, zijn de
prijzen hoog.

Dit jaar nochtans, was een arm jaar voor de garnaalvissers en
de aanvoer van enkele «gallons» (van ongeveer 4,5 liter elk) per schip
was gewone kost.

Als vistuig gebruikt men hoofdzakelijk de otterreil, enkel de
kleinste schepen vissen met de korreboom. De netten hebben een
verzwaard loodzeil en de stalen sleepkabels worden door middel van
een standaard vislier, over U-vormige galgen, ingehaald.

De mechanische zeef, welke we hierboven vermeld hebben, is
opgesteld naast de motorkap en wordt door de motor langs een kruk
in gang gezet. Ze wordt gebruikt om de meeste vuiligheid van de
garnaal te scheiden. Het koken gebeurt op het achterdek in een koperen
kookketel.

— ☆ —

TOT hier, althans voor deze week, onze Engelse bezoeker. Dat hij
af en toe eens de bal mislaat, vooral wanneer hij het over de kust-
visserij heeft, daar lopen we over. Hij heeft in elk geval toch een paar
dingen gezegd die zeer opmerkelijk zijn en die aantonen dat hij in
grote lijnen toch gevat heeft wat hij moest beschrijven.

(Vervolgt)



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Zijn weere een keer voor een paar daagen binnen geweest. Iedere reize os ik binnen kommen liggen ter dan een hoop gazetten van de laatste daagen op mijn te wachten. Daar zorgt Euphrasie vooren. Je mag zeggen wat dat je wilt, ze kan den helft van den tijd abetant zijn, maar ja dat is zeker azoo met aal 't vrouwvolk, maar ze hebt ook heur goeje kanten : z'is prooper, ze kan goed eten klaarmaaken en ze spaart de gazetten voor mijn binst dan'k op zee zijn teegen dan'k weere binnen kommen.

Den eersten dag dan'k binnen zijn, achter dan'k verkocht hebben, zit-ten'k dan met aal dat papier roend mijn in de zeetel bij de stoove en te leezen dat mijn kinne daavert.

Voor julder die dat alle daagen gewend zijn van gazetten te leezen, is dadde misschien geen nieuwtje meer aal 't geene dat der in staat. 't Is anders olsan maar ollemaale 't zelfste.

't Eerste blad : oover de AA bommen en HAA bommen, wat kan mijn dadde bommen zoolange of dan ze met die bommen niet kommen bommen. Ze hebben der allemaale genoeg van en bewouwd, maar ze spelen nog olsan geeren met die diengetjes, hoe gevaarlijk dan ze ook zijn.

Van de spoetnieks hoor je niet veele meer, dat is al oud vuil. Ze gaan moeten wadde beeters uutvrienden om ons te amuseeren. Vliegende tallooren ? Allez, wien ziet er dadde nog ? Die wienkel schijnt uutverkocht te zijn, oftewel hebben de marsmannetjes benouwd gekreegen van alhier te kommen. 't Is 't eene of 't andere.

Wat viend je anders nog op net eerste blad of 't zijn moorden, maar 't moet ol een ferme moord zijn teegenwoordig om op 't eerste blad te kommen. De menschen interesseeren der hunder niet veele meer aan, 't is anders olsan 't zelfste. Ze leezen veele lieversten van een fielmsterre die voor de zeevenste keer hertrouwt met een fiesten die ook al aan zijn vijfde of zijn zesde trouwboek is. Maar me zoeden 't wijnder een keer moeten doen !

Allez, Euphrasie staat daar te zeeveren oover een van die vrouwmenschen die al aan heur achtste vent is, dat dat mensch zooveele hebt afgezien van heur leeven, olsan mistrouwd en olsan maar met een slechte vent die achter heur geld der op nut was. 'k Zeggen : je hebt veele chansen meisje dat me wijnder hier niet maggen doen wat dan ze in olliewoet uutsteeken, voor het minste ruuze dat je hebt naar het stadhuis loopen voor te scheen en veertien daagen naadien weere naar 't stadhuis om het nog een keer te probeeren met een anderen. Die menschen moeten koeraage hebben, biezoender die vinters die dadde resschieren. Ze weeten toch al wafloor een slangevel ze in hunder bedde gaan krijgen. Ik zouden mijn niet meer laten vangen.

Enfin, me gaan maar dat kapietel sluiten en de gazette voors leezen. Os je 't blad omme slaat, wat viend je dan nog ? De moorden van 2de categorie, branden, inbraaken en diefstal, aftruggelarie en aal diegenen damme geheele daagen geweune zijn van hooren. 't Is biekansten

olle daagen 't zelfste, 't zijn maar juuste de naamen die veranderen. Volgende blad : gebrooken aarmens en beenen, bakkeleitjes en vechtpartien en vergaarienge van de veugelpiek. Gauw, je zoet het nog maar juuste een keer leezen voor te zien os je der zelve niet bij staat; je kan nools weeten en je zou dikkersten peinzen dan de gazetten dat ollemaal zelve uutvrienden voor hunder papier te vullen.

En staat er dan nog een keer wat anders in, 't is moode en dat is voor Euphrasie, of sienema, gelijk of dat de weereld ol geen sienema genoeg is.

Dat 't koed weere is, moeten ze niet zetten in de gazette : me worden 't antijden gewaare, maar 't staat er toch in en de menschen zijn kontent dan ze 't kunnen leezen : 't is een keer wat anders.

't Schoonste nieuws dan'k vandeeweke geleezen hebben, was van die flassche met spuitwaater die oentploft is. Dadde is tenminste een eksperiejeische die je in jen oovertuigienge sterkt dat 't waater best gerust gelaaten wordt en dat waater een gevaarlijk materiejaal is.

Wat dat je teegenwoordig nog in de gazette kan leezen is van de eksposiesche. Dat is voor de menschen kuriejeus te maaken, maar ze gaan mijn niet vangen : 't geene datter daar gaat te zien zijn weeten kikk al lange uut de gazetten. Waarom moet je nog gaan.

Euphrasie is van een ander gedacht, 't zoude een reeden kunnen zijn voor te scheen, gelijk in Ammeeriekaa, maar met dat me wijnder in een beschaafd land leeven, waar dan ze nog geen atoombommen, haabommen en geen spoetnieks hebben, moeten'k mijn oenderwerpen en 'k peinzen dan'k binnenkort naar Brussel gaan geroepen worden om te zien wat datter daar allemaale getoogd wordt. Dat gaat zijn voor den eerstvolgenden oplig.

Oendertusschen zijn'k straf kontent van weere in zee te kunnen gaan, want ols je aal dat verschrikkelijk nieuws gelezen hebt, is het daar nog de eenigste plekke waar dat je gerust kan leeven.

Stierman Lèeze

Oorlogsbodem "Gerlache" op visserijwachtkruistocht

BRIEFWISSELING

De oorlogsbodem «Gerlache» zal Oostende verlaten op 14 april 1958 om zijn tweede visserijwachtkruistocht 1958 uit te voeren. Hij zal aanleggen te Reykjavik van 23 tot 26 april 1958.

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

Het postbureau van Brussel X aanvaardt de briefwisseling tot de hiernavermelde bepaalde data en uren :

Reykjavik, 23 april vóór 12 uur.
De adressen moeten als volgt opgesteld worden : Aan matroos Morlier Mareel, aan boord van de Belgische oorlogsbodem Gerlache, Reykjavik, IJsland.

Oostendse Vismijnecho's

Het waren vooral IJslandse soorten die maandag werden aangevoerd. Toch was de prijs voor deze soorten nog goed. De vangsten waren groter dan de laatste tijd het geval was. Zodoende konden de opbrengsten meer dan bevredigen. De hoogste opbrengst werd gemaakt door de O 86 van de Pêcherles à Vapeur met 579.570 fr. Het is zeker lang geleden dat een schip van die klasse nog een dergelijke opbrengst lukte. Het was vooral schelvis die duur was. Ook platvis werd aan goede prijzen afgezet. Daarentegen was kabeljauw niet bijzonder duur. Bonen waren schaars en nogal duur. Ook de andere vaartuigen kenden een voordelige markt en lukten mooie opbrengsten. Verschillende schepen van de West maakten eveneens een mooi reisje. De totale tongenaanvoer was klein en bedroeg slechts ongeveer 4.000 kg. Deze werden dan ook per ben verkocht en waren zeer duur.

De O 279 liep defekt op aan de motor en moest door de O 122 te Newlyn worden binnengealeept. Na de nodige herstelling te hebben gedaan kon het vaartuig terug zee kiezen en de markt van maandag 11 bereiken.

Ook de O 217 van reder K.L. Verleene had met onkans af te rekenen en werd door de O 335 van de rederij Seghers naar Oostende gesleept nadat eerst de O 282 het vaartuig te Aberdeen binnenbracht.

Door de garnaalvisseren werden in de maand maart 1957 4.114 kg garnaal aangevoerd. Dit was de vangst van 162 uitvaarten hetgeen het zeer pover resultaat geeft van 25 kg per vangst. Hiervoor werd 225.369 fr betaald hetgeen evenmin schitterend is aangezien dit per vaartuig slechts 1329 fr is. Als men dan nagaat dat hiervan alles moet betaald worden o.a. mijnrechten, radio en vooral lonen, kan men gemakkelijk nagaan dat er niet veel of in veel gevallen niets meer overblijft. Dit is immers een gemiddelde opbrengst hetgeen inhoudt dat er schepen zijn die heel wat minder opbrengen. De gemiddelde prijs per kg was wel tamelijk hoog, gezien echter in het kader van de aanvoer was het slechts een normale prijs. Deze was 54,78 fr. Was de garnaalaanvoer vorig jaar al slecht, dit jaar was ze dus beneden alles. In maart 1957 werd toch nog 114.479 kg garnaal binnengebracht, terwijl dit jaar de garnaalaanvoer slechts 22.585 kg bedroeg.

Het werd voor de O 297 van de Motorvisserij een goede dag. Het schip lukte inderdaad een besomming van 1.182.319 fr. Hiermede werd het rekord van dit jaar van de hoogste besomming met bijna 150.000 fr verbeterd. De drie hoogste opbrengsten die dit jaar reeds werden gemaakt werden telkens door schepen van die rederij gelukt en waren telkens boven het miljoen.

Over het algemeen nog iets betere prijzen op de dinsdagmarkt dan de vorige dag. Zo was witte Noordzeekabeljauw duurder dan gisteren. Het waren immers de eerste Noordzeevangsten deze week. De vangsten waren niet bijzonder groot en konden slechts na lange reizen worden binnengebracht. Ook van het Kanaal waren het kleine vangsten die spijs de goede prijzen die ook voor rogsorten wer-

den betaald geen lonende opbrengsten mogelijk maakten. Alleen de vaartuigen die een goede tongenvangst konden lossen waren zeker van een lonende opbrengst. Dit was het geval met de Z 562 en de O 223 die respectievelijk 164.310 fr en 131.660 fr besomden. De Z 562 is ten andere een schip dat zeer goede resultaten boekte sedert het begin vorig jaar in de vaart kwam.

Een weinig omvangrijke vangst van de Witte Bank werd aangevoerd door de Z 529. Na een 11-dagen lange reis werden ongeveer 30 bennen vis en zowat 1300 kg tong aangevoerd. Dit alles bracht 77.570 fr op wat wel niet bijzonder is maar toch even goed dan de meeste Kanaalvangsten die werden verkocht. Bovendien zijn de kosten en de verliezen op de Witte Bank niet zo groot als bij de Kanaalvisserij. Mocht het weer wat verbeteren zodat de tongen wat beginnen uitkomen, het Kanaal zou niet veel successen meer hebben.

We hadden deze week een paar dagen met redelijke garnaalaanvoer. Zo werd woensdag 9-4 de grootste aanvoer per dag van dit jaar genoteerd : 1.289 kg. Niet dat de vangsten plots gestegen waren maar wel dat 33 schepen kwamen verkopen. De gemiddelde vangst die dag was dus zowat 40 kg. De prijzen die de vorige dag nog gemiddeld 59,08 fr bedroegen vielen echter direkt terug tot 47,81 fr gemiddeld. De volgende dag daalde de prijs verder tot 41,81 fr. De volgende dagen werd terug veel minder binnengebracht, de laagste aanvoer van de voorbije week was 32 kg door twee schepen gevangen op vrijdag. De prijs was dan ook terug veel hoger en aldus werd zaterdag de hoogste gemiddelde prijs van dit jaar nl. 86,14 fr geboekt. Er was die dag 106 kg garnaal op de markt. Het is dus nog bijlang niet zoals het zou moeten zijn en nog steeds wordt door onze garnaalvisseren op verbetering en eerst en vooral op verwarming van het weer gehoopt en gewacht.

Geen af te goede woensdagmarkt. Vooral voor ronde vis daalden de prijzen en dan nog sterkest voor kabeljauw. Het sprak dan ook vanzelf dat de lonende opbrengsten die dag op een hand konden geteld worden. Zo was de 122.180 fr besomming van de O 312 goed evenals deze van de O 346 die na een 6-daagse reis naar de West toch nog 78.980 fr kon besommen. Als we dan nog de IJslanders bijnemen hebben we de meeste genoemd. De meeste andere opbrengsten waren de een al meer dan de ander te laag.

Langs het Montgomerydok staat een nieuwe garnaalmijn en een eindje verderop een barak die alle dagen zijn laatste adem kan uitblazen. Nu is het paradoxale niet dat het oude en het nieuwe maar wel dat het nieuwe niet gebruikt wordt en het oude wel. Zo is het bureel dat in die mijn staat een ware krot waar de wind vrije doorgang heeft door reten in de planken van een vinger breed. Er staat ook nog een stooft van voor '14-'18 die bovendien bijna niet meer te gebruiken is. Een ware aantrekkelijkheid voor de toeristen en voor de bezoekers van de wereldtentoonstelling. Misschien kan men aan de voorzijde een plakkaat aanbrengen : geklasseerd monument !

Zaterdag 10 mei

ZITDAG TE NIEUWPOORT

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



Vis is moeilijk te vangen
De taksen zijn zwaar,
We hebben schuld
Van vader tot zoon. —
Arm zijn de vissers. — Alle !

(Chinees vissersliedje).

NOG ALTIJD BESPREKING
TE GENEVE...

BRUISENDE TERRITORIALE WATEREN

De laatste berichten uit Geneve, waar nu al twee maanden bespreking aan gang is inzake territoriale wateren, zijn weinig bemoedigend.

Daar was eerst het onverwachte Engelse voorstel. Na hardnekkig de drie mijlsgrens verdedigd te hebben kwam plots de Engelse vertegenwoordiger voor de dag met een kompromisvoorstel : de territoriale grens op zes mijl te brengen. Dit voorstel kwam waarschijnlijk pas nadat vastgesteld werd dat de positie op drie mijl onhoudbaar was, dat de conferentie zou eindigen ofwel zonder akkoord, en dan deed iedereen wat hij wilde en wenste te nemen, ofwel zou het 12 mijl worden.

Met 6 mijl voor te stellen doet Engeland bijgevolg een tegemoetkoming om toch een overeenkomst te bereiken. Het is zeker dat 6 mijl een groot verlies zal betekenen voor de visserij, maar met 12 mijl of geen overeenkomst zou alles verloren zijn en van de twee kwalen heeft Engeland dan de minst erge genomen. Vooral dan dat IJsland reeds zegezeeker schikkingen genomen heeft om zijn grens tot op 12 mijl uit te breiden.

Komt men tot een akkoord op 6 mijl, dan zal elke uitbreiding van de IJslandse visserijgrens als strijdig tegen de internationale wet mogen aanzien worden, zullen de vissersvaartuigen, in geval van opleiding, beroep kunnen doen op tussenkomst van hun eigen oorlogsschepen en vooral zijn de Engelse reders en vissers meer dan ooit vastbesloten een nieuwe ban te leggen op de invoer van IJslandse vis, zonder dan nog van verdere maatregelen te spreken.

ONDUIDELIJKE BERICHTEN

Waar de Engelse en de Amerikaanse dagbladers groot belang hecht aan de uitslag van de besprekingen te Geneve en bijna dagelijks berichten brengt over de ontwikkeling, ziet het er naar uit in ons land, en ook in andere Europese landen, dat de grote pers weinig of geen belangstelling koestert voor deze ontzaglijke problemen. We hebben nog maar bitter weinig gelezen in Belgische dagbladen over Geneve en toch hangt het bestaan van onze visserijverheid in grote mate af van wat de uitslag zal zijn van de bespreking.

Ook de Belgische radio laat weinig of niets horen, behalve dan een onduidelijk bericht van vorige week waarin gezegd wordt dat een artikel zou aangenomen zijn waarbij de kuststaten het recht zouden hebben — éézijdig — de visgronden te controleren die in de onmiddellijke nabijheid liggen van hun kust, ook buiten de territoriale wateren. Dit bericht hebben we nog niet kunnen controleren, het zou verder een bijkomende catastrofe betekenen en het is te verwonderen dat de verschillende Europese landen hierop zouden ingegaan zijn.

De Nederlandse radio geeft echter wel betere berichten door, zo werd dinsdag tot 20 u. medegedeeld dat de betrokken commissie het Russisch voorstel de baaien met een opening van minder dan 24 mijl volledig af te sluiten voor alle vreemde schepen, met een kleine meerderheid goedgekeurd heeft.

KOMMENTAAR OP HET ENGELSE VOORSTEL

Terwijl hij zijn voorstel van 6 mijl territoriale wateren deed, voegde de Engelse afgevaardigde er aan toe dat Engeland, meer dan ooit hield aan het principe : 3 mijl maksimum breedte voor de territoriale wateren, doch dat het zijn wens was dat de conferentie tot een uitslag en overeenkomst mocht komen.

Intussen had Canada een ander voorstel gedaan, hierin gesteund door de Verenigde Staten : dat de driemijlsgrens zou behouden blijven, doch dat een aanpalende zone van 9 mijl zou toelaten aan de kuststaten om de visserij te reglementeren, dus een visserijgrens van 12 mijl.

Intussen vecht Japan, waar het bestaan der visserij afhangt van het behoud der driemijlsgrens, met alle macht om de drie mijl te behouden. Dit land, aldus de correspondent van de Times, heeft sinds de oorlog het meest geleden op visserijgebied door de unilaterale beslissingen die tegen Japan genomen werden en waarvan de meeste ingegeven werden door nijd om de bloei der visserij.

(Zie vervolg blz 5)

De gediplomeerden van de Zeevaartscholen

In antwoord op een parlementaire vraag van volksvertegenwoordiger Goetghebeur deelt de minister van Verkeerswezen mede dat tussen 1947 en 1957 op de zeevaartschool te Antwerpen 161 brevetten werden uitgereikt van kapitein ter lange omvaart en 305 luitenant ter lange omvaart. Van eerstgenoemde brevethouders zijn 51 in dienst van het bestuur van het Zeewezen en 103 van de tweede categorie.

Bij de koopvaardij zijn 62 kapiteins ter lange omvaart in dienst en 103 luitenanten. Drie kapiteins zijn bij de Zeemacht evenals 2 luitenanten.

In de lagere zeevaartschool te Oostende hebben tijdens de zelfde periode 45 schippers ter kustvaart hun brevet behaald en 99 stuurlieden ter kustvaart.

Veertien schippers ter kustvaart zijn op zee bedrijvig en 23 stuurlieden. Bij de zeemacht bevinden zich 3 stuurlieden ter kustvaart. Bij de koopvaardij vindt men 23 schippers ter kustvaart en 21 stuurlieden ter kustvaart.

Zoals we uit deze vraag en dit antwoord kunnen opmaken is de aanwinst voor de koopvaardij niet bijzonder groot, zeemacht en staatsmarine lopen samen met een deel van het personeel weg, de zeemacht schijnt weinig aantrek uit te oefenen.

Van de overigen, die niet meer varen, zijn er talrijke die aangehouden worden door de burgerlijke luchtvaart waar een dringende behoefte is aan navigators.

En dan spreken we nog maar alleen van de officieren ter lange omvaart en der kustvaart !

HOOGWATER TE OOSTENDE

APRIL					
18 za	04.30	47	11.09	7	
	16.59	47	23.34	9	
19 ZO	05.24	44	—	—	
	17.59	44	12.07	8	
20 ma	06.29	41	00.33	11	
	19.17	42	13.14	9	
21 di	07.49	39	01.43	12	
	20.39	41	14.34	10	
22 wo	09.12	40	03.00	13	
	21.53	42	15.50	9	
23 do	10.17	41	04.14	12	
	22.52	44	16.58	8	
24 vrij	11.09	44	05.16	10	
	23.38	46	17.50	6	

Bewaking der Visserij in de Noordzee

Op 6 mei 1882 werd te Den Haag een akkoord ondertekend tussen Duitsland, België, Denemarken, Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk, waarbij de bewaking van de zeevisserij in de Noordzee zou uitgeoefend worden door oorlogsschepen der ondertekende landen, behalve voor ons land dat toen geen oorlogsvloot bezat, en de bewaking zou uitoefenen door staatschepen.

Naderhand deden zich enkele feiten voor die dit akkoord moesten doen herzien. Inderdaad, sinds de laatste wereldoorlog kreeg België opnieuw een oorlogsvloot en werd Duitsland zonder oorlogsschepen gesteld.

Aldus kwam een wijziging tot dit akkoord tot stand welke als volgt luidde :

Het toezicht op de visserij zal worden uitgeoefend met schepen behorende tot de zeeveerkrachten der ondertekende regeringen ;

Indien de noodzakelijkheid daartoe zich voordoet, kunnen deze schepen worden vervangen door andere staatschepen, onder bevel van een officier die daartoe speciaal door de betrokken regering is aangewezen en die op verzoek zijn machtiging kan tonen ;

Door Duitsland werd intussen volgende aanvullende verklaring afgelegd, namelijk dat «officiers niet dient te worden verstaan in de militaire betekenis van het woord, maar in de zin van scheepsofficier of van dienstdoend gezaghebber van het schip.

LOGBOEK van een WALSCHIPPER

DONDERDAG 10 APRIL

In de haven van Oostende liggen vier staatschepen die niet alleen bijna geen dienst meer doen, maar bovendien elk hun eigen bemanning hebben, kostelijk zijn aan onderhoud en slechts af en toe gebruikt worden. Het zijn de IJzer, Cdt. Fourcauld, Paster Pype en de Hinders. We hebben grote behoefte aan een opleidingsvaartuig voor de visserijsscholen, de zeevaartschool te Oostende vaart met een voorhistorisch schip en een degelijk visserij-opzoekingsvaartuig bestaat niet. Waarom zou men al die oude of nutteloze rommel niet van de hand doen en vervangen door één degelijk schip dat tezelfdertijd de verschillende functies zou kunnen vervullen waar gebrek aan heerst? Het ware een grote besparing en tevens een nuttig werk.

VRIJDAG 11 APRIL

De vasten is voor een jaar voorbij en het valt op dat de bladen bijna zelden nog visrecepten publiceren. Nochtans is het nu meer dan ooit noodzakelijk de mensen aan te zetten een stukje vis te eten, en hen recepten aan de hand te doen die dit stukje vis bijzonder lekker kunnen maken.

ZATERDAG 12 APRIL

In een reportage over Portugal staat er altijd wat te lezen over de vis, zoniet zou deze onvolledig zijn. Vis vormt in Portugal op elk menu de hoofdschotel en gedroogde kabeljauw, die men daar «bacalao» noemt.

En dan lees ik dat men in Portugal maar eventjes 300 verschillende recepten kent om diezelfde «bacalao» klaar te maken. Ik zou dat receptenboekje over die kabeljauw alleen eens willen zien. Misschien kan onze propagandavereniging er iets uit halen?

ZONDAG 13 APRIL

Nog altijd dezelfde kabeljauw in hetzelfde Portugal. De «bacalao», gevangen op de kust van New Foundland en gezouten aan boord wordt aan land, in het moederland, gedroogd en verder bewerkt, dit onder de strenge en dagelijkse controle van regeringsagenten die nagaan of de kwaliteit en de hygiëne wel overeenstemt met de regeringsvoorschriften.

In elke drogerij loopt er zo een regeringskontroleur rond en de Portugezen kunnen met gerust gemoed hun stukje «bacalao» opknabbeln op een der driehonderd verschillende manieren klaargemaakt: de verzekering is er dat ze steeds prima kwaliteit zullen onder de vork krijgen en dat ze er niet zullen van dood gaan, hoe sterk het produkt ook mag ruiken.

MAANDAG 14 APRIL

Ge moet Amerikaanse en Engelse dagbladen raadplegen om dagelijks het verloop van de conferentie te Geneve te volgen. In die landen hecht men buitengewoon groot belang aan het verloop der besprekingen die voor deze landen bijzonder belangrijk zijn. Maar ook — en vooral — de landen met een kleine koopvaardij en een kleine zeevisserij zullen de gevolgen te dragen hebben van wat er te Geneve zou kunnen beslist worden tegen hun belangen in. Maar hiervoor schijnen onze bladen nog geen belangstelling te koesteren, misschien zelfs niet als het te laat zal kunnen zijn.

DINSDAG 15 APRIL

In Nederland botert het niet met de vlaggetjesdagen 1958. De belanghebbende reders en vissers versmaden daar de zo belangrijke faktor: publiciteit. Het verbruik van vis, ook van maatjes, produkt dat zijn bekendheid verwierf door de reclame, hangt vooral af van de naam die het krijgt. We kunnen om zo te zeggen bekennen dat de Nederlandse maatjes al verkocht zijn vooraleer ze gevangen worden. Een of twee jaar zal men het misschien kunnen doen zonder propaganda rond het produkt, maar dan zal men beginnen schreeuwen om wat meer bekendmaking... als het te laat is.

WOENSDAG 16 APRIL

In een groot dagblad zie ik een foto staan van een nieuwe Nederlandse kruiser, volledig in Nederland gebouwd, staat er fier onder te lezen.

Er zijn scheepswerven in België, en heel goede en zeer bekende, die voor het ogenblik schreeuwen om werk. Het buitenland koopt ongaarne nog schepen in ons land omdat ze, tengevolge van de voortdurende loonstijgingen, te duur geworden zijn.

Onze regering geeft er echter de voorkeur aan haar oorlogsschepen — die even goed in ons land zouden kunnen gebouwd worden — te kopen in de Verenigde Staten, waar de prijzen nog veel duurder zijn!

AANWERVINGEN
STANDPLAATS
VLISSINGEN

Bij het Bestuur van het Zeewezen, Loodswezen Vlissingen, zijn drie plaatsen van tijdelijk hulpmotorist te bevelen. De kandidaten moeten in het bezit zijn van een diploma A3 (drie jaar vakschool) of een diploma van motorist dat hun toegang geeft tot de 3de categorie van het Rijkspersoneel.

Maximum leeftijdsgrens: 30 jaar en 35 jaar voor de prioritaire.

De aanvragen moeten vóór 1 mei 1958 gericht worden aan de heer Directeur van Administratie, Zeegroep der Kust, Bestuur van het Zeewezen, te Oostende.

Alle verdere inlichtingen zijn te bekomen bij de Dienst van het Loodswezen, Landingskaai der Pakketboten, te Oostende.

6996N

ALGEMEEN OVERZICHT
VAN DE VISSERIJ
TE NIEUWPOORT

VIS

Volgens de vergelijkende tabellen met verleden jaar is er voor het eerste kwartaal een meer-opbrengst te noemen over alle drie de maanden. De opbrengsten voor 1958 bedroegen 7.095.992 F tegen 5.794.578 F voor 1957, onderverdeeld als volgt:

	1957	1958
Januari	1.742.750	1.958.222
Februari	1.659.041	2.215.115
Maart	2.392.787	2.382.655

VISSERIJNIEUWS UIT

OOSTENDE

Anker verloren

Vorige week verloor de O.175 anker en ketting. In de baai van Fiscart kreeg het schip een paar zware rukken met het gevolg dat het touw dat met de ankerketting verbonden was, doorgetrokken werd. Dank zij een tweede anker, kon het schip blijven liggen.

KEERKOPPELING
GEBROKEN

Vorige week moest de O.217 van Karel Louis Verleene door de O.282 van de Wed. Christiaens en kinders van IJsland naar Aberdeen opgesleept worden, waar het schip in de loop van zondagmorgen veilig binnengeloodst werd.

Daar deze keerkoppelingbreuk van het werk Cuypers zwaar schijnt te zijn en aldaar moeilijk herstelbaar, zal de O.217 heden zaterdag te Aberdeen afgehaald worden en van Aberdeen naar Oostende voortgesleept worden door de O.335 van de rederyj Seghers, die dinsdag ter Oostendse markt moet zijn komende van IJsland.

O.94 OPGSLEEPT

De O.94 van de rederyj Seghers wordt opnieuw opgesleept, ditmaal door de O.326 van dezelfde rederyj met gebroken waterpomp.

— ★ —

Zeebrugge

MOTORDEFEKT

Van de Z.571 van schipper-eigenaar De Paeppe Hypoliet, brak de knaldemper. Het schip werd door de Z.611 van schipper Brouckaert Julien naar de haven van Zeebrugge opgesleept.

Van de Z.405 van schipper Albert Trotteyn, was de leiding van de olledruk van de keerkoppeling defekt. Het defekte vaartuig werd door de Z.412 opgesleept tot voor Portsleven waar het voor anker bleef liggen terwijl de Z.412 Newlyn aandeed om een reservestuk.

GARNAALVISSERIJ

Voor wat de garnaalvisserij betreft valt het eerste kwartaal dit jaar nog merkkelijk minder mee, vergeleken bij 1957. De cijfers geven voor 1958 over de drie eerste maanden 13.515 kg tegen 17.224 kg in 1957. Spijts de hoge prijzen welke voor de garnaal gegeven wordt, staat onze garnaalvloot voor een echte crisisperiode.

Vergelijkende cijfers (in kg):

	1957	1958
Januari	3.992	1.722
Februari	5.131	4.202
Maart	8.101	7.591

De schade kon zo in volle zee hersteld worden waardoor de Z.405 zijn reis verder kon doorzetten. Goed gewerkt.

SCHADE IN DE
SCHUILHAVEN

De Z.117 van schipper-eigenaar De Witte Leon werd in de vissershaven schade toegebracht door de Z.56 van schipper-eigenaar Ackx Emiel. Een versterkingsbaar van de bakboordachtergalg werd uit dek gelicht. Ook het dek werd over een lengte van 1,5 m en 0,30 m breedte ontzet.

SCHROEFDEFEKT

De Z.764 van schipper Dhondt Louis leed schroefschade en moest de haven aandoen.

De Z.555 van schipper-eigenaar Moens Albert leed eveneens schade aan de schroef. Een top van een schroefblad werd afgeslagen.

ROERDEFEKT

Van de Z.526 van schipper Vandabeele Fernand, brak de roerschacht. Niettemin kon het schip nog op eigen krachten de haven van Zeebrugge bereiken.

SCHADE IN DE
SCHUILHAVEN

De Z.475 van schipper-eigenaar Bonny Frans werd schade toegebracht in de schuilhaven. De bakboordreling van de galg tot de achtergalg werd ingedrukt en gespleten. — Z.

★

NIEUWPOORT
PECH BIJ EERSTE REIS

De N.722 «Aline» van schipper Albert Gonzales, die zojuist zijn eerste vaart deed, had reeds met tegenslag af te rekenen. In de omgeving van de Ferry Bank hoorde men bij het ophalen van de netten plots een ongewoon gerucht. Onmiddellijk werd een grondig onderzoek gedaan en men kwam tot de vaststelling dat een tand van de winch gebroken was. In de thuishaven bleek dat een vijs was losgekomen en in de winch was terechtgekomen.

KORRE IN DE SCHROEF

Het vissersvaartuig N.146 «Georgias» van eigenaar René Asaert, die de visserij uitoefende op 1,5 mijl NW van Nieuwpoort, kreeg de korre in de schroef tijdens het ophalen van de netten. De uitdijkpost van het loodswezen bemerkte aanstonds dat het vaartuig in moeilijkheden verkeerde en verwittigde onmiddellijk het waterschoutambt. Boot 11 voor seffens uit, onder bevel van waterschout R. Van Loo, die de N.146 op sleep-touw nam en veilig in de thuishaven bracht. Onze loodsdiensdienst verlicht zeer nuttig werk.

Het ambt van Zeevaartinspekteur en de nieuwe instructies inzake bouw en nazicht van vissersvaartuigen

Op een andere plaats van ons blad zullen onze lezers hebben kunnen vaststellen welke schrikwekkende aspecten het vergaan van Belgische vissersvaartuigen in de laatste jaren begint aan te nemen.

Ze zullen ook, en in 't bijzonder de reders, ondertussen reeds kennis genomen hebben van het nieuw zeevaartinspektiereglement, dat in gevolge het Kon. Besluit van 12 dec. 1957 in het Belgisch Staatsblad van 20 dec. 1957 verschenen, van toepassing wordt.

Deze week werden in verband hiermede door de heer hoofdinspecteur directeur van de kust, nadere onderrichtingen gegeven aan de zeevaartinspektoren voor dek en machine.

Deze luiden :
1) Schepen waarvan de kiel werd gelegd vóór 20/2/1958 en die na deze datum een eerste bewijs van deugdelijkheid hebben verkregen. Deze schepen moeten volledig in regel worden gesteld met het nieuw zeevaartinspektiereglement vóór 20/2/1959.

2) Schepen die een eerste bewijs van deugdelijkheid hebben verkregen vóór 20/2/1958 en die dus gebouwd werden volgens de vroegere reglementering.

Deze schepen moeten eveneens in regel worden gesteld met het nieuw

zeevaartinspektiereglement vóór 20-2-1959.

Ik vestig echter in het bijzonder de aandacht op het feit dat voor deze schepen de op te leggen ombouwingen, aanvullingen of verbeteringen zullen beperkt blijven tot hetgeen mogelijk en redelijk is met het oog op een grotere veiligheid. Er zullen dus geen langdurige en kostelijke ombouwingen of aanvullingen worden opgelegd, wanneer deze buiten verhouding zijn met de werkelijke voordelen die er zouden kunnen uit voortvloeien.

Alle vernieuwingen, herstellingen, enz., moeten beantwoorden aan het nieuw reglement.

3) Schepen waarvan de kiel werd gelegd na 20/2/1958.

Deze vaartuigen moeten vanzelfsprekend volledig beantwoorden aan het nieuw zeevaartinspektiereglement voor de aflevering van het eerste bewijs van deugdelijkheid.

De hh. Zeevaartinspektoren-dek en -machine zullen bij de schouwing die de aflevering van een bewijs van deugdelijkheid voorafgaat akte nemen van de noodzakelijkheid uit te voeren ombouwingen, aanvullingen of verbeteringen en in het bijzonder wat betreft de reddingsmiddelen en zij zullen er zorg voor dragen dat daarvan melding wordt gemaakt onder de rubriek «Opmerkingen» van het bewijs van deugdelijkheid.

OF...

WAT MEN TE BRUSSEL SCHIJNT VERGETEN TE HEBBEN

Uit wat voorafgaat blijkt, dat steeds strenger onderrichtingen geleidelijk zullen toegepast worden met het oog op de veiligheid van de schepen en de bemanning op zee. Wij kunnen dit slechts goedkeuren maar voegen er onmiddellijk aan toe, dat we hopen dat de daartoe aangestelde heren daarom geen graten zullen zoeken waar er geen te vinden zijn en dat de Hogere Maritieme Overheid er zou willen voor zorgen dat ook het ambt van zeevaartinspekteur op een andere leest geschoeid worde dan nu het geval is, opdat dit ambt niet alleen zou toelaten aan bekwame vakmensen hun kandidatuur te stellen, maar deze daarenboven de gelegenheid zou verschaft worden hun verplaatsingen op een behoorlijke wijze te doen en een wedde te genieten in evenredigheid met de kiese en ondankbare lastige taak welke ze te vervullen hebben. Dan alleen zullen bekwame vakmensen voor deze plaatsen willen postuleren en zou veel tijd kunnen uitgespaard en nauwkeuriger toezicht uitgeoefend worden.

Dergelijk ambt mag niet weggelegd worden voor de eerste de beste ambtenaar welke men niet weet in Staatsdienst waar nog te caseren.

Dergelijk ambt mag geen gerust vakantie djob worden voor de eerste de beste luitenant, welke men in dienst van de Oostende-Dover niet meer kan gebruiken, zoals het nu weeral het geval zal zijn. Want wat baat het onderrichtingen en verbeteringen aan te brengen, als diegenen welke voor de toepassing er van moeten zorgen, zelf niet opgeleid zijn en behoorlijk genummerd worden om dit ambt waar te nemen en deze integendeel aanzien moet

worden als een soort caseren van hen met wie men in de diensten geen weg meer weet.

In deze zaak kan men slechts na jaren, bevoegdheid hebben of moet men een uitstekend mechaniker of scheepsbouwkundige zijn.
(Vervolg bldz. 11)

Plechtige inhuldiging Rijksvisserijschool te Heist

Een tiental jaren zijn reeds verlopen toen op 1 oktober 1947 de Rijksvisserijschool haar poorten opende. Voordien waren de Heistse en Zeebrugse vissers min of meer zedelijk verplicht zich naar Oostende te begeven om zich terdege voor te bereiden tot het examen van schipper en van motorist.

Grote verplaatsingen, kosten en tijdsverlies waren voor onze mensen een enorme handicap.

Te Heist werden drukke besprekingen gevoerd om hier ter plaats een degelijk ingericht onderwijs op visserijgebied te verstrekken.

In 1947, na veelvuldig en herhaaldelijk aandringen, werd hieraan gevolg geven en kon van wal gestoken worden.

Er werden flinke resultaten geboekt en een paar honderden leerlingen werden met succes voorbereid tot het examen van schipper en motorist.

Gezien de vloot een geweldige uitbreiding nam en steeds zwaardere motoren nodig waren om aan de behoeften te voldoen, heeft de Minister van Verkeerswezen het nodig geacht om de school uit te breiden. Door zijn toedoen werd op het einde van 1957 een nieuwe zijvleugel aan de reeds bestaande school opgetrokken en voltooid.

Dit gebouw, ultramodern en volgens de regelen der hygiëne opgevat, beschikt over een enorme voorraad leermateriaal ten dienste van de toekomstige vissers. De praktische oefeningen worden er aangepast aan de theoretische lessen, terwijl de leerlingen zich vertrouwd maken met het paswerk, draaibank, motoren, monteren en depanneren van motoren, opsporen van defecten, enz... Hierdoor krijgen ze voor hun verdere loopbaan een onmisbare ba-

gaxe aan kennis en ondervinding mede.

Ter gelegenheid van het tienjarig bestaan van de school en de officieel in gebruikname van de nieuwe zijvleugel, heeft de Oudleerlingen- en Vriendenbond er aan gehouden deze twee gebeurtenissen te laten samengaan met een luisterrijke inhuldiging, in tegenwoordigheid van de Eerste Minister, de Ministers van Verkeerswezen en van Openbare Werken en tal van andere personaliteiten, op zaterdag 28 april eerstkomende.

Het programma omvat :

te 14 uur : optocht door de straten van de gemeente, waaraan verschillende groeperingen zullen deelnemen, onder begeleiding van het muziekkorps der Rijksnormaalschool te Blankenberge ;

te 15 u. : afhaling van de hoge personaliteiten aan het stadhuis te Heist en stoetsgewijze naar de school ;

Groot aan de vlag, gevolgd door de onthulling van een gedenksteen.

te 16 u. : rondgang in de nieuwe lokalen en akademische zitting in de uiterst moderna ingerichte matrozenwerkzaal.

De Oud-Leerlingen- en Vriendenbond doet nogmaals een warme oproep in de eerste plaats, aan de ouders van onze leerlingen en aan de talrijke oudleerlingen om van deze dag een ware feestdag te willen maken.

Van de Heistse bevolking en sympathisanten van de school verwachten we eveneens een flinke opkomst en gezien de tegenwoordigheid te Heist van een drietal ministers vragen wij opdat de Belgische driekleur aan iedere gevel zou wapperen.

Onze vissersmensen zullen dit gebaar ten zeerste waarderen en de Bond dankt U allen reeds bij voorbaat voor Uw welwillende medewerking. — H.

NOG ALTIJD BESPREKING TE GENEVE...

BRUISENDE TERRITORIALE WATEREN

(Vervolg van bldz. 3)

In die zin werden dan ook de artikelen verdedigd door Japan — en die andere landen helpen er door krijgen — die bepalen dat de landen die de visserij uitoefenen op de hoge zee verplicht zijn maatregelen te nemen om die visserij te beschermen, zijn ze er alleen, dan mogen ze die maatregelen op eigen houtje nemen ; zijn er echter meer landen bij betrokken, dan moet die landen samen overeenkomen hoe ze het zullen doen, de andere landen moeten zich dan schikken naar die maatregelen die gemeenschappelijk overeengekomen zijn.

AMERIKAANSE VISIE OP HET PROBLEEM

Een Amerikaanse hoogleraar schrijft aan de New York Times volgende beschouwingen, die wij als slot van onze commentaar willen geven.

Te Geneve geven de talrijke verslagen der verschillende landen de uiteenlopende meningen weer die

alle gedikteld worden door het eigenbelang.

Op 8 maart beschuldigde de Verenigde Staten de Russen er van de internationale wetten te overtreden door het sluiten van de Peter de Grote baai bij Vladivostok. Drie dagen later kwam een Russische nota welke de Amerikanen het recht ontzegden een zone van 390.000 vierkante mijl, in de nabijheid van Eniwetok atoll als gevaarlijke zone te verklaren om er atoomproeven te doen.

Op 11 maart verklaarde Indonesie de ganse archipel gesloten binnen een ring van twaalf mijl en hierop volgde een protest van de Verenigde Staten tegen deze eenzijdige beslissing om aanzienlijke stukken hoogzee welke sinds eeuwen vrij gebruikt werden door schepen van alle landen tot gesloten wateren te verklaren.

Komen echter de belangen der grote staten overeen, dan is er wel overeenkomst. Op 14 maart waren de Russen het eens met de Amerikanen die verklaarden dat de kuststaten recht hebben op de zelfstoffen welke zich bevinden in de zee onmiddellijk buiten de territoriale

wateren.

In de helft der twintigste eeuw, waarin Spoetniks, Explorers en Vanguards vrij door de ruimte vliegen, moet het toch niet moeilijk zijn om tot een overeenkomst tot komen inzake de territoriale wateren, of het nu 3, 6 of zelfs 12 mijl is, wat belangrijk is, is dat een overeenkomst bereikt wordt.

Zelfs wanneer de zeegrenzen moeten bepaald worden, moeten de luchtgrenzen boven de landen vastgelegd worden. Sedert de XVIIe eeuw leert men dat de zeeën vrij zijn voor de schepen van alle landen. Door de huidige overwinning van de ruimte moet men er toe komen de lucht van af een zekere afstand boven onze planeet vrij te laten voor luchtschepen van alle landen.

Het voortbestaan van onze beschaving eist aanvaarding van deze basisleer. De Keure van de Verenigde Naties kan met sukses de grondslag vormen van een internationale wet en we moeten een mislukking, zoals in 1930 toen de Volkenbond poogde een internationaal recht op te stellen, ten koste van alles vermijden.

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	10-4	14-4	16-4
Bloktong — Sole moyenne	52-55	42-52	37-47
Fruittong — Sole 3/4	62	63-65	53-51
Schone kleine tong — Petite sole	67	64-68	59-56
Kleine tong — Toute petite sole	70	65-68	60-67
Grote tarbot — Turbot moyen	59	58-60	56-54
Middelm. tarbot — Turbot moyen	55	55-60	57
Varia — Divers	52	48-54	47
Griet — Barbue	36	36	25
Pieterman — Grande vive	39	38	30
Grote pladijs — Grosse plie	41	44	42
Middelm. pladijs — Plie moyenne	12	15	13
Kleine pladijs — Petite plie	20	18	16
Deelvis — Portion	12	9-10	12
Kabeljauw — Cabillaud	22	20	17
Gul — Petit cabillaud	16	16-17	14
Kellrog — Raie radiée	15	20	19
Rog — Raie	10	16	13-14
Tilten	9	12	10-11
Scherpstaarten	10	9-11	7-9
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	7	11-12	8-7
Kleine wijting — Petit merlan	6	7-8	5-6
Bot — Flet	.....	1-2	1-3
Schar — Limande	15-12	15-12	10-13
Zeehaai — Aiguillat	9	8	8-9
Zeehond — Chien de mer	8	8	8-10
Robbaard — Grondin rouge	24	23	21
Knorhaan — Grondin	10	6-7	6

ZEEBRUGGE

14-4	15-4	16-4
45-46	48-50	36-40
55-56	50-51	49-50
60-61	59-60	58-60
68-69	54-60	61-62
67-68	54-65	63-65
60-62	.....	52-54
42-44	.....	47-49
33-34	.....	30-31
38-39	.....	36-37
.....	.....	48
10-11	.....	11-12
15-16	.....	18-19
18-19	.....	22-23
14-15	.....	18-19
24-25	.....	18-19
18-19	.....	14-16
.....
.....	.....	15-16
.....	.....	12-13
.....	.....	12-13
.....	.....	9-10
9-10	.....	10-11
.....
2	.....	2
10	.....	15-16
9	.....	11-12
.....	.....	10-11
.....	.....	30
.....	.....	10

NOG DE PREMIES AAN SCHEEPSJONGENS

Maandag kwam te Brugge het provinciaal comité dat zich bezig houdt met de oplossing van het vraagstuk van het tekort aan scheepspersoneel, onder voorzitterschap van de h. Gouverneur der Provincie bijeen. Vooreerst werd een onderzoek gewijd aan enkele punten betreffende de kwaliteit van de aangevoerde vis en de vis die in de klein- en groothandel verkocht wordt. Maatregelen dienaangaande zullen onderzocht worden. Tenslotte werd opnieuw de kwestie der premies aan de scheepsjongens onderzocht en enkele wijzigingen voorgesteld aan het Koninklijk Besluit dat uitgevaardigd werd.

IJSLANDSE VISSOORTEN

14-4-1958	15-4-1958	16-4-1958
Schelvis grIL.—16,40	8,—20,80	14,50
middelm. 7,80-10,20	6,80-15,40	.....
klein 9,—10,40	7,40-9,—	.....
Kabeljauw 6,20-11,—	5,60-9,40	5,80-7,40
Gullen 7,40-7,80	5,—6,20	5,80-6,40
Wijting 7,60-10,—	5,80-8,—	.....
Schaat 17,—18,50	10,—17,—	.....
Zeebaars 7,—9,80	4,—8,60	.....
Leng 7,20-8,80	5,40-7,40	6,40
Schartong 7,60-9,—	9,40	.....
Heilbot 20,90-57,—	24,—45,—	21,20-41,—
Koolvis 7,40-8,—	6,—9,20	8,80-9,40
Hondstong 7,40-11,40	8,—11,40	.....
Zeewolf 5,60-8,60	5,60-7,20	5,20-6,40
Platen 12,—13,20	14,—	13,40

VERWACHTINGEN

Zaterdag 19 april
Kanaal : 0.284 (100 b. kreeftjes, 500 bennen vis)
Maandag 21 april
IJsland : 0.224 0.88 (1300 b.)
Noord : 0.329
Kanaal : 0.198 0.135 0.105 0.154
0.254 0.287 Z.537 Z.547 Z.421
Witte Bank : 0.256 Z.745
Dinsdag 22 april
IJsland : 0.331 0.92 (1200 b.), 0.294
Kanaal : 0.244 0.220 0.155 0.122
0.82 0.289 Z.542 Z.543 Z.419
Oost : Z.199
West : 0.276
Woensdag 23 april
IJsland : 0.293 0.228 Z.459
Noordzee : 0.292
Kanaal : 0.127 0.342 0.165 0.140
0.191 0.115 0.153 0.246 0.300
0.278
Witte Bank : 0.218 0.243 0.175 0.131
West : 0.77 0.184
Vermoedelijk :
1-4 : 0.25 (I, K)
Z.420 (I, W)
5-4 : 0.295 (II, K)
8-4 : 0.66 (I, K)
10-4 : 0.166 0.109 0.200 (I, K)
11-4 : 0.112 (I, K)

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

OPBRENGST DER VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

Zaterdag 12 april			
Z.733	8	45	41.970
Z.515	2	6	6.860
Z.149	4	15	15.440
Z.24	3	5	11.970
Z.472	1	18	22.570
Z.430	3	12	14.650
Z.476	1	6	3.810
Z.47	1	8	5.710
Z.727	1	5	2.750
Maandag 14 april			
Z.523	8	35	40.280
Z.583	9	50	57.060
Z.727	1	5	1.720
Z.548	4	12	18.440
Z.201	4	15	25.570
Z.557	4	25	20.690
Z.491	7	30	31.840
Z.251	4	10	12.740
Z.560	4	18	19.810
Z.504	10	65	57.140
Dinsdag 15 april			
Z.519	10	60	36.040
Z.495	5	25	35.510
Z.777	10	60	80.660
Woensdag 16 april			
Z.420	7	40	50.100
Z.545	11	75	91.500
Z.745	9	55	82.750
Z.526	8	35	49.960
Z.407	7	35	50.320
Z.400	7	35	41.920
Z.507	7	28	35.740
Z.463	10	40	58.890
Z.462	7	50	66.920
Donderdag 17 april			
Z.460	7	35	36.280
Z.530	4	15	12.520

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

VISAANVOER TE OOSTENDE

12-4	2	4.949	103.750
14-4	15	272.900	2.577.797
15-4	17	299.350	2.974.084
16-4	15	142.400	1.419.795
Tot.	49	719.599	6.982.046

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

9-4	33	1.289	61.628	39,—	58,—	47,81
10-4	30	1.098	45.807	35,—	49,—	41,81
11-4	2	32	2.024	60,—	64,—	61,37
12-4	4	106	9.131	82,—	90,—	86,14
14-4	5	151	11.201	70,—	76,—	74,17
15-4	3	77	5.609	71,—	80,—	72,84

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

16-4	1	6	438	73,—
------	---	---	-----	-------	-------	------

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

10-4	1	51	2.116	41,—	42,—	41,49
------	---	----	-------	------	------	-------

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

10-4	1	4.026	53.860
14-4	6	13.951	215.627
16-4	5	18.479	210.026



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

«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)

Propagandavereniging voor Visverbruik

Propagandalessen ten voordele van het visverbruik in maart 1958 gegeven.

4 maart — Familiale school van bijzonderen aard, 197, S. Bernardse steenweg, Antwerpen C5.

Manier van bereiken : gemakkelij per trein en tram.

Inrichting van het lokaal : goed. Begrip en belangstelling : volgens de aard van de school tamelijk veel leerlingen van verschillende milieus en ouderdom.

Aantal deelnemers : 23 leerlingen, 4 lerarissen.

UITSLAG

Pedagogisch gebied : Na het proeven enkele vragen over meer speciale bereidingen waarover deze meisjes recepten hadden gelezen in kookboeken.

Economisch gebied : Voorbij de school op de St. Bernardse steenweg twee goed verzorgde viswinkels, rog, zeepaling enz. te verkrijgen, in de ene winkel vooral gereedgemaakte gerechten. In de school zelf tweemaal per week vis.

★

5 maart - Vrouwenbeweging, Dorpstraat, 35, Machelen BT.

Manier van bereiken : tram.

Inrichting van het lokaal : goed. Begrip en belangstelling : veel.

Aantal deelnemers : 23.

UITSLAG

Pedagogisch gebied : Druk gesprek na de les over het verkrijgen tijdens de zomermaanden van verse vis. Enkele praktische vragen over bereidingen.

Economisch gebied : Viswinkel, goed verzorgd, alle vrijdagden verse vis in de zomer geen afzet. - Ook opgelegde produkten.

★

5 maart - Opleidingscentrum voor Familiale helpsters, Zwartzusterstr., 18, Gent.

Manier van bereiken : gemakkelij per trein en tram.

Inrichting van het lokaal : zeer goed.

Begrip en belangstelling : heel veel.

Aantal deelnemers : 22 leerlingen.

UITSLAG

Pedagogisch gebied : Druk gesprek over bereidingen, aankopen, soorten. Veel meisjes van het platteland waarvoor het heel nieuwe stof is.

Economisch gebied : Goed verzorgde viswinkels, in de inrichting wordt er nu (na de 1ste demonstratie 1957) regelmatig vis verbruikt.

7 maart - Grote Propagandadag te Roeselare. Zeer gunstig verlopen. Sukses volledig!

11 maart. - 13.30 u. - LOFC, Baronne d'Otrepre Aineffe-Borlez. Manier van bereiken : weinig verbindingen, moeilijk.

Inrichting van het lokaal : redelijk.

Aantal deelnemers : 34.

UITSLAG

Pedagogisch gebied : Het was zeker heel nieuw voor deze personen de verschillende manieren van vis te bereiden, na de les tamelijk veel vragen over bereidingen en aankopen (pakketten).

Economisch gebied : Soms een leerder.

★

12 maart - 10 uur - Huishoudkundig Regentaat, Naamse steenweg, Heverlee, C51D.

Manier van bereiken : trein en tram.

Inrichting van het lokaal : zeer goed.

Begrip en belangstelling : heel veel.

Aantal deelnemers : 22 leerlingen van het 8ste jaar.

UITSLAG

Pedagogisch gebied : Veel praktische vragen.

Economisch gebied : Viswinkel. Was op die dag te verkrijgen : Rog, knorhaan, kabeljauw, schelvis, dorade en lotte. Tamelijk goed verzorgd. Ook ingelegde vis en koude visgerechten.

Arthur Rotsaert-prijs

voor

letterkunde
over de zee

De Belgische Zeevaartbond zal in juni de twejaarlijkse prijs toekennen, ingesteld door zijn overleden ondervoorzitter Arthur Rotsaert, ter bekroning van Belgische schrijvers, die door boeken of artikelen de aandacht vestigen op onze nationale zeevaart of zijn geschiedenis. De schrijvers worden verzocht hun werk of artikelen te sturen aan de Belgische Zeevaartbond, Regentlaan 39 te Brussel. De geschriften worden later terugbezorgd.

Visprijzen lichtjes gestegen

Het Franstalige maandblad voor de viskleinhandel : «Moniteur du Poisson», wijdde in zijn nummer van maart jl. een kleine studie over de visprijzen. Daarbij werd vastgesteld dat deze tegenover 1957 voor 1958 lichtjes verhoogden.

Als basis werd genomen de periode van groot verbruik, namelijk eerste drie vastenweken. De vergelijking tussen dezelfde periode 1957 en 1958 toonde een kleine verhoging. Merken we op dat het hier gaat over de groothandelsprijzen, dus de aankooprijzen van de viskleinhandelaar aan de groothandel.

Volgende prijzen werden vastgesteld :

TONG : 56-60 fr. in 1957 tegen 55-75 fr. in 1958.

KABELJAUW, naar gelang de herkomst, 18 tot 27 fr. in 1957 tot 35 fr. in 1958.

SCHELVIS, eveneens volgens herkomst, van 14 tot 16 fr. in 1957 tegen 14-20 fr. in 1958.

KOOLVIS, 10-12 fr. in '57 en 12-18 fr. in 1958.

ROG op zijn geheel : 10 tot 17 fr. in '57 en 15-25 fr. in 1958.

ROGVLEUGELS : 35 tot 42 fr. in 1957 en 50-64 fr. in 1958.

TARBOT : 42-49 fr. in 1957 en 55-68 fr. in 1958.

HEILBOT : 27-56 fr. in 1957 en 28-58 fr. in 1958.

SCHAATVLEUGELS : 33-40 fr. in 1957 tegen 38-48 fr. in 1958.

VERSE HARING : 8 tot 10 fr. verleden jaar en nu 10 tot 12 fr.

Voor repen van rode boon waren de prijzen tamelijk vast. Dit is

vooral te wijten aan het feit dat deze soorten in grote hoeveelheden uit Duitsland ingevoerd worden. Grote schommelingen op de markt voor deze soorten komen niet voor.

Ze worden gewoonlijk opgekocht in Duitsland aan de opvangprijs en gefiletteerd naar het buitenland gezonden. Dit is een bewijs welke stabilisatiekracht dergelijke verrichtingen hebben voor de marktprijzen. Voor alle vissoorten hebben zich tamelijk grote schommelingen voorgedaan. Dit valt zeker wel meest uit ten nadele van de reders.

Dit werd begrepen in Zweden en Duitsland, waar de vis opgevangen wordt aan een bepaalde prijs en dan onder een andere vorm — visrepen onder meer — op de markt gebracht wordt. Dat voor dergelijke methode een toekomst is weggelegd in ons land, bewijst wel het feit dat visrepen zeer goed verkocht worden. De dag dat dit idee op grote schaal bij ons zou uitgewerkt worden, is de redding van de visserij zeer nabij.

Wat de kleine vissoort betreft samen met de propagandavereniging voor visverbruik, voert de beroepsvereniging der viskleinhandelaars een campagne voor een groter verbruik van de minder gekende vissoorten. We moeten wel geen onmiddellijke resultaten verwachten, doch langzaam maar zeker zal men bij ons deze vissoorten beter leren kennen als men tenminste de propaganda volhoudt. De vishandel zal er wel bij varen, maar ook de reders zullen vast en zeker een betere prijs bekomen voor meer dan de helft van hun aanvoer die anders als minderwaardig van de hand gaat.

RECHTZETTING INZAKE MINISTERIEEL BESLUIT OVER DE VISPRIJZEN

Het Ministerieel Besluit van 2 februari houdende reglementering der winstmarges op de verkoop van vis in de kleinhandel gaf aanleiding tot een zekere verwarring en kon verkeerd begrepen worden.

Volksvertegenwoordiger Vanden Boeynants stelde hierover een vraag aan de Minister van Economische Zaken. In het artikel 1 van dit besluit, aldus dhr Vanden Boeynants, is bepaald dat de reglementering van de visprijzen slechts van kracht blijft voor een bepaald aantal nader genoemde vissoorten.

Het eerste zinsdeel van artikel 2 luidt echter als volgt : «Voor alle vis, die schoongemaakt wordt verkoelt en vóór het schoonmaken wordt gewogen, mag de verkoopprijs van de kleinhandelaar aan de verbruiker, de verkoopprijs van de kleinhandel, taxe inbegrepen, vermenigvuldigd met de coëfficiënt 1,3 van kracht blijven voor alle vissoorten en niet alleen voor de soorten genoemd bij het eerste artikel. Uit een nauwlettende lezing van de tekst kan men opmaken dat het Besluit enkel tot doel heeft een strenge prijsregeling voor alle vissoorten te behouden. In het tegengestelde geval, zou het besluit van 2 februari 1958 het besluit van 15 maart 1949 niet opheffen.

Ik zou derhalve de heer Minister dank welen indien hij mij de bevestiging kon geven dat de reglementering van 15 maart 1949 voor alle vissoorten opgeheven is, behoudens voor de soorten die onder het eerste artikel van het besluit van 2 februari 1958 vernoemd worden.

Is de heer Minister niet van mening dat desbetreffende aanvullingen zouden moeten verstrekt worden aan de verschillende parketten om te voorkomen dat de vishan-

delaars bij vergissing en op grond van een verkeerde uitlegging van artikel 2 zouden vervolgd worden ?

De heer Minister van Economische Zaken antwoordde hierop dat de verklaring van de heer Vanden Boeynants inderdaad juist is. Het ministerieel besluit van 23 januari 1958 handhaaft de reglementering van de marges van de kleinhandel voor de verkoop van verse vis voor de in artikel 1 aangehaalde vissoorten, namelijk voor kabeljauw, uitgesneden schelvis, heilbot, rog, tong en tarbot.

De parketten werden in die zin ingelicht.

Verlaten yacht in Noordzee

Door Belgisch

vrachtschip opgemerkt

Het Belgische vrachtschip «Capitaine Parets» dat te Duinkerke is aangekomen, heeft in de Noordzee, onder de Nederlandse kust, een verlaten jacht de «Storm Finch» aangetroffen. Naar de gezagvoerder aan de havenautoriteiten verklaarde, stond het vaartuig half onder water. Twee matrozen van het vrachtschip hebben vastgesteld dat niemand zich aan boord van de «Storm Finch» bevond. De «Capitaine Parets» is er niet in geslaagd het jacht aan de tros te nemen.

EEN ANGSTWEKKENDE STATISTIEK

Het vergaan van Belgische vissersvaartuigen

53 MILJOEN FRANK SCHEPEN GINGEN IN DRIE JAAR VERLOREN

De zwarte reeks van het vergaan van Belgische vissersvaartuigen gaat verder. In de laatste drie maanden en wel sedert Kerstdag 1957, vergingen vier vaartuigen, een totale waarde van 8.817.000 F vertegenwoordigend en in drie jaar 18 vaartuigen, verzekerd voor meer dan 53 miljoen frank.

In visserijkringen wordt ten rechte of ten onrechte meer en meer gefluisterd. Want het gaat slecht: honderden miljoenen schuld wegen op de vloot, velen hebben schulden waaraan ze niet meer uit kunnen en onder de 18 vergane schepen, verkeerden verschillende eigenaars van door lekkage gezonken schepen in een zeer moeilijke financiële toestand.

Hiernavolgende tabel laat duidelijk uitschijnen dat deze gang van

zaken stof tot nadenken geeft en zijn oorzaak in bepaalde tekortkomingen moet vinden.

We hebben hier gewezen op het belang van een degelijk onderzoek door de zeevaartinspectie en op de noodzakelijkheid aan dit ambt de aandacht te verlenen welke het op-eist.

Daarenboven is het een feit dat de zeevisserij minder en minder over bekwame en gewetensvolle schippers en motoristen begint te beschikken, daar velen een ambt trachten te bekleden in de Zee-macht en aan de Staatsdiensten (loodsdienst, maalboten, enz...) omdat het loon van visser en reder niet deze is van wat kapitaal en arbeid zouden moeten opbrengen.

Moest men een visser de uren welke hij op zee doorbrengt, beta-

len aan 20 F per uur, dan zou hij het dubbel van nu verdienen.

De verdiensten gering zijnde, is het normaal dat deze mensen een beter en minder gevaarlijk werk aan wal zoeken.

De slechte lonen aan de visser zijn een natuurlijk gevolg van de slechte bedrijfsuitslagen.

Vandaar dat meer dan de helft van de reders niet meer in staat zijn hun rekeningen te betalen, hun schip behoorlijk te onderhouden, met al de gevolgen er aan verbonden.

Nooit heeft de visserij er slechter voorgestaan dan nu.

De lapmiddelen door het ministerie van Landbouw gebruikt, zijn faademaatregelen om te kunnen beweren dat er iets gedaan wordt.

Deze middelen beschermen niet de vis- en garnaalstand, noch de prijzen en de kwaliteit der vis.

Ze verlagen niet de kostprijzen van mazout (in Holland ligt de prijs 0,25 F per liter lager) en olie zonder van al de rest te spreken, zoals herstellingskosten die 30 pct hoger liggen dan in andere landen tengevolge van de 45-uren arbeid, enz...

Opnieuw is een schip in waarlijk onaannemelijke voorwaarden vergaan, waar het gemakkelijk een

Engelse haven had kunnen bereiken.

Het zou ons niet verwonderen nog dergelijke gevalletjes mee te maken in acht nemend de zeer kritieke toestand waarin we verkeren.

Ondertussen zijn de laksheid van Overheidswege inzake snelle behandeling voor de Onderzoeksraad, zorgvuldig nazicht der schepen, bescherming van vis- en garnaalprijzen, steun aan het bedrijf, enz., zoveel aangelegenheden welke stof tot nadenken geven en zouden dienen geleid met een vaste en bekwame hand EN DOOR MENSEN DIE HET VAK KENNEN.

Als men echter ziet hoe voor het toezicht op dit bedrijf voor de leiding van een bedrijfsraad, mensen uit het binnenland worden benoemd met wedden van 200 à 250 duizend frank die van het vak totaal niets afweten, dan is het niet te verwonderen dat het bedrijf en de mensen die er in leven sceptisch staan tegenover al die MOOIE (?) maatregelen, tegemoetkomingen en redevoueringen, die wel de ogen verblinden, maar de ziekte welke in het bedrijf heerst, niet kunnen redden. P.V.

LIJST DER VERGANE VAARTUIGEN

VAN 1 JANUARI 1955 TOT 10 APRIL 1958

Nr	Eigenaar	Motor P.K.	Ouderdom Schip	Motor	Datum vergaan	Verzekeringsmaatschappij	Verzek. waarde	Oorzaak
1 9 5 5								
Z.428	Vanhulle-Vandierendonck, Heist	200	1946	1946	7- 1-55	Beyers en W.	1.600.000	door aanvaring met O.66
Z.417	Wwe Devoogt C., Heist	100	1944	1944	20- 2-55	Hulp in Nood	1.525.000	vastgelopen
O.121	Lambregt H.M.Ch., Oostende	200	1939	1939	15- 3-55	De Ster	2.100.000	brand
Z.288	Vlietinck Eug., Heist	200	1945	1947	9- 7-55	Hulp in Nood	2.678.000	lekkage
O.176	Lambrecht Aug., Oostende	200	1930	1930	5-11-55	De Ster	1.770.000	aanvaring in spanvisserij
O.315	Rederij Boels, Oostende	336	1947	1947	15-12-55	A. M. M.	5.700.000	op klippen
Zes vaartuigen met een verzekerde waarde van							15.373.000	
1 9 5 6								
O.76	Goderis Germaine, Oostende	34	1942	1942	25- 7-56	La Foncière	225.000	brand
O.337	Rederij Arts, Koekelare	270	1922	1948	22-12-56	Hulp in Nood	4.646.250	lekkage
Twee vaartuigen met een verzekerde waarde van							4.871.250	
1 9 5 7								
Z.34	Verschraegen-Vandierendonck, Zeebrugge	60	1943	1943	20- 2-57	Hulp in Nood	580.000	lekkage
Z.197	Savels Louis, Heist	70	1926	1938	20- 2-57	Hulp in Nood	353.000	door aanvaring met Z.34
N.711	Asaert Renaat, Nieuwpoort	50	1945	1950	12- 6-57	La Foncière	325.000	door aanvaring met O.77
O.173	Rederij Seghers, Oostende	200	1930	1930	17- 6-57	Hulp in Nood	2.700.000	lekkage
Z.330	Calus-Blommaert, Heist	180	1947	1947	5- 8-57	Beyers en W.	2.130.000	lekkage
O.395	N.V. Motorvisserij, Oostende	940	1953	1953	30- 3-57	A. M. M.	18.000.000	op klippen
Z.291	Poelvoorde P., Heist	220	1929	1953	25-12-57	Hulp in Nood	2.490.000	lekkage
Zeven vaartuigen met een verzekerde waarde van							26.578.000	
1 9 5 8								
Z.446	Latruwe P.-Goderis A., Zeebrugge	250	1946	1946	15- 2-58	De Ster	2.395.000	op rotsen
Z.171	Dobbelaere E.-Vantorre G., Heist	200	1931	1939	16- 3-58	Hulp in Nood	1.630.000	lekkage
Z.313	Devinck Marcel, Heist	180	1949	1948	9- 4-58	Hulp in Nood	2.302.000	lekkage
Drie vaartuigen met een verzekerde waarde van							6.327.000	
Achtien vaartuigen met een verzekerde waarde van							53.149.250	
A. M. M. : Assurance Maritime Mutuelle								

Visserijfolklore

(VERVOLG)

Nog eens: HET LIEDJE VAN DE GEERNAERS

In het nummer van 28 februari bracht ik het liedje van de Geernaers met enkele varianten. Ik kocht deze week een boekje, of liever een verzameling: «romancen en gedichten» en daar vond ik een nieuwe versie, ditmaal een Nederlandse. Dit lied heeft slechts weinig gemeen met het liedje van de geernaers, maar voor wie de beide naast elkaar leest, valt onmiddellijk de overeenkomst op van de geschiedenis.

Het liedje uit de streek van Frans-Vlaanderen handelt over een meisje dat met garnaal leurt, het meisje uit Scheveningen leurt met vis. In de twee liederen is er sprake van een heer die door het venster ligt en het meisje begroet. Maar, waar het Vlaamse meisje onvoorzichtig is en met schande thuis komt, heeft het Hollands meisje meer geluk: ze wordt rijk op korte tijd.

Het lied is volgens de verzamelaar (C. Buddingh) uit de negentiende eeuw en de stichter er van onbekend.

Om een nieuwe versie te gebruiken op een bekend (nederlands) spreekwoord zeg ik maar: hoe een liedje trekken kan...

EEN MEISKEN DAT VAN SCHEVENINGEN KWAM

Een meisken dat van Scheveningen kwam,
Zij riep gewis: «wie koopt er vis» enz...
Een heer die door het venster lag, enz...
Hij knikte 't goedendag, enz...
Zo werd zij rijk op korten tijd, enz...
Zodat zij nu in een koetsken rijdt, enz...
sangeljoe!
Een meisken dat van Scheveningen kwam,
sangeljoe!
Met de likken
en de klikken
en de lobo,
singelsangeljobo!
Wie verkoopt de kandeelers?
Singelsangeljo.

— ☆ —

Na Nieuwpoort en Scheveningen, trekken we terug het binnenland in, nog eens naar Gent, van waar we door de goede zorgen van de heer J. Terryn een liedje ontvingen door niemand minder gemaakt dan de betreunde en bekende volksdichter: Henri Van Daele.

Van 1935 tot in 1939 werden jaarlijks, op initiatief van de heer J. Terryn grote visfeesten ingericht te Gent. Het werden grote volksfeesten en, gezien het succes van de voorgaande werd in 1937 de hulp ingeroepen van Henriette Van Daele, die aanstonds een lied klaar had op de «Visweek», het werd gezongen door Mevrouw Hélène Maréchal. Hier volgt de tekst van dit lied (de melodie werd niet opgegeven).

DE VISWEEK

Wij zijn in de vischweeke
En ik verklaar het hier in 't rond,
Mee alles vergeleke
Niets of de visch es zuu gezond.
Schuift dus de rest op zije,
En eet anderes ne mier of visch
Het die zal u verblijje
Gij die blijft er gezond en frisch.

Refrein: Zijde wa flew,
Eet kabeljauw,
Zijde niet kalu,
Eet geel veel zalm,
Hedde een verschot,
Eet terrebot,
Goeie schelvisch,
Da val druck frisch.
Versterkend is ook den harink,
Nog sterker een poeche polink,
Maar wilder altijd kloek opstaan,
Eet alle dage abberdaan.

Beziet de mieste menschen
Zij die zijn al verre van struisch,
Maar bij de kloekste menschen
Daar komt niets of visch in huis.
Het es al lang gewete
Dus ik maak geen reklaam-sermoen,
Moest elke slecht's visch maar eten,
Geen dokteurs waren er nog vandoen.

Zijde soms ziek
Eet geel veel blick,
Mee nen stokvisch,

Zijde euk niet mis,
Hedde een veul kot,
Eet giel veel sprot.
Veur erme van bloed,
Es rogge goed,
Een goeie plate, 't es gekend,
Es een giel straf medikament
Eet mossels en patattefrit,
Thons sterfde van ze leve niet.

(WORDT VOOR GEZET)

(Vervolg van blz. 5)

HET AMBT VAN ZEEVAARTINSPEKTEUR EN DE NIEUWE INSTRUKTIES INZAKE BOUW EN NAZICHT VAN VISSERSVAARTUIGEN

HET AMBT VAN ZEEVAARTINSPECTEUR IS BELANGRIJK

We hebben er onlangs op gewezen dat de Hogere Besturen van het Zeewezen te Brussel of in het kabinet van de minister maar al te gemakkelijk het belang van deze dienst onderschatten en deze beschouwen als een soort «fin de carrière» voor ambtenaars welke ze op andere plaatsen niet kunnen gebruiken.

Tot op 31 dec. van vorig jaar waren er vier zeevaartinspektoren aan de kust in dienst, waarvan twee voor dek en twee voor motoren.

Zonder afbreuk te doen aan hun ijver en stiptheid, mag gezegd dat deze mensen in de onmogelijkheid verkeren om hun taak, zoals deze dient waargenomen te worden, te volbrengen. Voor alle verplaatsingen dienen ze tram of trein te nemen.

Staatsambtenaars als deze beginnen om 8 uur op bureau, hebben de korrespondentie en onderrichtingen na te gaan, kunnen dan als het goed gaat met de tram naar Zeebrugge of naar Nieuwpoort reizen waar ze om 10.30 uur toe komen om ongeveer elke dag, averijen vast te stellen, schouwingen te doen en aanbevelingen, zonder te spreken van schepen te onderzoeken op de bank, of in nieuwbouw of anders. Als men vaststelt dat meer dan zeven aanvaringen, of honderd motordefecten en averijen plaats hebben in één jaar en dat deze praktisch door twee mensen voor het dek of voor motoren moeten onderzocht worden, dan is men niet verwonderd dat er grote leemten ontstaan en praktisch het nazicht van de schepen niet behoorlijk kan geschieden.

Aan de kust zijn er geen klassifikatie bureaux. Of denkt men dat het ambt van zeevaartinspekteur aan de kust even gemakkelijk is als dat te Antwerpen? Te Antwerpen staat de zeevaartinspektie voor een veel gemakkelijker taak. De keuring van al wat koopvaardij schepen betreft, geschiedt immers door klassifikatie bureaux zoals «Veritas» en «Lloyds». Deze hebben hun experts, die grondig schepen en motoren testen.

Aan de kust worden praktisch negentig ten honderd van de vissersvaartuigen niet door een klassifikatiebureau gekeurd en is de bouw, het herstellen en het nazicht overgelaten aan het toezicht van de Staatszeevaartinspektie, waarvan de verantwoordelijkheid en de vakkennis heel wat meer vergt dan het ambt van luitenant onzer maalbootdiensten. Dit ambt vergt niet alleen een opleiding, maar grote vakkennis. Sedert 1 januari is een van die vier inspektoren te Antwerpen

benoemd, waar zijn taak veel gemakkelijker zal zijn dan hier. Deze ambtenaar moet hier vervangen worden door een luitenant van de Oostende-Doverlijn die, we zijn er van overtuigd, een bekwame luitenant ter zee is, maar die onmogelijk naar behoren voor dit nieuwe ambt geschikt is. Ondertussen zal deze nog gans de zomer dienst moeten doen als zeeofficier op de Oostende-Doverlijn omdat er gebrek is aan officieren, zoals een waterschout van Oostende 's zomers zijn ambt moet laten varen om insgelijks dienst te doen op deze lijn, waar hij onontbeerlijk is zijn dienst.

Ondertussen moet een zeer bekwame zeevaartinspekteur, die na jaren werken ter visserij grote ondervinding opdeed thans, en dit sedert 2 januari, nog elke dag van Antwerpen naar Oostende komen, wat aan de Staat 275 fr. supplement per dag kost.

Zulke toestanden zijn alleen aan de Staat mogelijk, ontredderen hier en elders diensten en doen toestanden ontstaan welke ten slotte voor wat de kust betreft, op de rug neerkomen van de visserij zelf.

Wij hebben aan de Hoge Oomes te Brussel, die zich maar al te vaak door politiek gekonkel en syndikalisme laten leiden, niet de les te spellen.

De zaken nuchter en in 't belang van de staat en de nijverheid oplossen, is echter niet moeilijk. Maar men moet zich willen verplaatsen in de werkelijkheid en niet volgens syndikale of andere suggesties.

Aan de kust en voor Brugge, waar de scheepsbouw zich fel ontwikkelt, zijn vijf bekwame scheepvaartinspektoren nodig. Dat men ze niet verplaatse van Oostende naar Antwerpen, eens ze met het milieu goed vertrouwd zijn. Dat men daarenboven de wedde aan dit belangrijk ambt verbonden, interessant make, dat men binnen de wettelijke normen hen over behoorlijk vervoer laat beschikken om snel te kunnen optreden en dat men dit ambt voorbehoudt aan mensen daartoe vakkundig aangewezen.

Met de wedde aan dit ambt verbonden interessant te maken, zal men knappe ambtenaars hun kandidatuur zien stellen en zal én reder én visser de Staat behoorlijk en veilig gediend worden.

Tenslotte zal een zeer degelijk toezicht daaruit voorspruitend, ten goede komen aan de reder, die veel schaden, nutteloze onkosten en door opslepingen en defekten onderbroken reizen zal vermijden, wat voor hem op een besparing in plaats van een te grote uitgave zal neerkomen.

P.V.

Nieuws uit IJmuiden en Nederland

JAARVERGADERING VISSERSBOND

De Nederlandse vissersbond houdt op zaterdagmorgen 3 mei in esplanade te Utrecht de jaarvergadering. Men komt 's morgens om half elf bijeen. De secretaris van het Landbouwschap, mr. J.S. Biesheuvel zal dan spreken over de Euromarkt. Voorts komen de jaarverslagen van de secretaris en de penningmeester ter sprake en zal een bestuursverkiezing worden gehouden.

NIEUWE « HUIBERTJE » TEWATER GELATEN

Bij de scheepswerf «De Hoop» te Leiden is vorige week Schevenings nieuwste trawlogger «Huibertje» SCH. 242 tewatergelaten in het bij zijn van een groot aantal belangstellenden — waaronder het vrijwel voltallige — met vijf bussen aangevoerde — personeel van de rederij Frank Vrolijk te Scheveningen. De doopplechtigheid werd verricht door mevrouw M. Vrolijk — van Nieuwkerk. Op de SCH. 242 zal als schipper optreden de heer Zier Blok. Het is het tweede schip, dat bij deze werf voor Vrolijk wordt gebouwd. Het andere, de Frank Vrolijk SCH. 64 zou op de vijftiende april de proefvaart maken. De twee zusterschepen krijgen de modernste uitrusting aan boord. Hierbij is ondermeer een automatische piloot.

« ZEEVIS- GROOTHANDEL » HIELD RECEPTIE

Een drukbezochte receptie in Hotel Royal te IJmuiden heeft de jubilerende Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging op donderdag, 10 april, gehouden. Uit alle gedingen van het visserijbedrijf was men naar IJmuiden gekomen om het bestuur met het vijftigjarige bestaan te complimenteren en de heer P. Krab, de voorzitter, geluk te wensen met de hem verleende onderscheiding. Vooral de toekomst — met het oog op de Euromarkt — kwam nog al eens op deze receptie ter sprake. Een nadere samenwerking tussen de verschillende verenigingen in het visserijbedrijf zal tot stand moeten komen, meenden de meeste sprekers.

Voor het Produktschap voor Vis en Visprodukten voerde mr. G. W. M. Grundema het woord, daar drs D. J. van Dijk wegens ziekte verhinderd was. Hij roemde het werk van de vereniging, vooral in de oorlogse jaren bij de export en import van zeevis.

Mr. J. R. van Eerde, directeur van het Staatsvisserijhavenbedrijf te IJmuiden, merkte op, dat de vereniging in feite als een strijdorganisatie is ontstaan en de evolutie heeft doorgemaakt naar een belangorganisatie in overleg. Deze evolutie ging vooraf aan de P.B.O. Maatregelen die ontstaan in overleg tussen het bedrijfsleven en de overheid bestaan daarom in IJmuiden al geruime tijd, daar men dit overleg reeds kent. Hij overhandigde het bestuur een vergroting van een prentbriefkaart van de Vissershaven in de jaren rond 1908, toen de vereniging werd opgericht. De voorzitter van de vereniging van reders van vissersvaartuigen te IJmuiden,

de heer J.C. Pronk heeft vervolgens gesproken en de vereniging geroemd als een instituut, dat nuttig is om op grond van overleg tot een oplossing van moeilijkheden te komen. Hij had bewondering voor de wijze, waarop de handel in IJmuiden altijd weer de aangevoerde vis op die plaats in het land of in het buitenland weet te bezorgen, waar ze moet zijn.

Tenslotte verschenen op het sprekersgestoelte nog drs J. Reichardt namens de Nederlandse Bond van Haringhandelaren, die een barometer als presentie had meegebracht: de heer R. Brands namens de Stichting van de Nederlandse Visserij en de Nederlandse Vissersbond, de h. W. Chr. Suwerink namens «Stormvogels» — geschenk: een zilveern sigarettendoos — en dr. H. Kranenburg van de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij.

SCHIPPER SCHULDIG AAN VASTLOPEN

De Raad voor de Scheepvaart heeft deze week uitspraak gedaan in het geboeid raken van de Schevenings motorlogger SCH. 210 Ali bij het binnenlopen van de haven van Scheveningen op 4 januari van dit jaar. De Raad is van mening, dat het vastlopen geheel moet worden verweten aan de onverantwoorde navigatie door de schipper J. den D. Hij heeft getracht met de SCH. 210 de haven binnen te varen, terwijl de semafoor een waterstand aangaf van eerste 28 dm en daarna 26 dm., terwijl zijn schip een diepgang van meer dan 30 dm had.

De schipper heeft dit zelf beseft want uit het overleg met zijn stuurman P. de Jong is besproken, dat het binnenlopen grote risico's met zich meebracht. Ter verontschuldiging voerde de schipper den D. ter zitting van de Raad aan, dat hij opdracht had van zijn reder om de logger nog in Scheveningen binnen te brengen voor die afslag op die dag.

De Raad voor de Scheepvaart heeft schipper den D. thans gestraft door hem de bevoegdheid om als schipper te varen op vissersschepen te ontnemen voor de tijd van twee weken.

KLEURENFILM VAN « DE HOOP »

De vereniging «De Hoop», die ook het hospitaalkerkschip «De Hoop» in de vaart houdt en exploiteert, zal dit jaar zestig jaar bestaan. Gedurende die tientallen jaren is het schip een unieke verschijning op de zeeën geweest, omdat nergens ter wereld dit liefdadigheidswerk door een vereniging wordt georganiseerd en omdat dit schip een tweeledige taak heeft: varend hospitaal en varend godshuis.

De toekomst houdt als wens voor het bestuur ondermeer in het verstevigen van de internationale samenwerking. Deze beleeft al in de laatste jaren een flinke groei. De coördinatie van de vaarschema's van de Duitse Fischerei-schutzboote en van de Hoop en de Noorse reizen van het Nederlandse schip zijn er voorbeelden van. Ook het samenspel met de Nederlandse visserijpolitiekruisers Fret en Jaquar vlot steeds beter. Ook met het Oostduitse hulpvaartuig voor de visserij, de «Robert Koch» is vorig jaar al contact geweest.

De vereniging denkt er thans aan een actie te beginnen om meer leden te krijgen. Dit aantal bedraagt thans slechts zes honderd, wat wel

schril afsteekt tegen het aantal «redders aan de wal» van de reddingmaatschappij: 38.000.

Daarom is ook een nieuwe kleurenfilm opgenomen aan boord van «De Hoop». Deze zal eind van dit jaar gereed zijn voor vertoning. Door lezingen met kleurendia's en deze film hoopt men dan meer mensen aan te trekken, die het werk van de vereniging steun willen verlenen.

Het nieuwe hospitaal-kerkschip is nog niet eens afbetaald en het zegt overigens wel genoeg, dat de vereniging een schuld heeft van f 75.000 en een nadelig saldo over 1957 van f 27.000.

Aan de bouw van een tweede schip valt nog niet te denken, al zou dat wenselijk zijn, gezien de grote afstanden die «De Hoop» op zijn reizen aflegt.

P. KRAB RIDDER IN ORDE ORANJE NASSAU

De burgemeester van Velsen, mr. M.M. Kwint heeft tijdens een ontvangst van het bestuur van de vijftig jaar bestaande Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging op het raadhuis in het dorpje Velsen kunnen meedelen, dat de voorzitter van de vereniging, de heer P. Krab is benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau.

De burgemeester merkte op, dat het gemeentebestuur overtuigd is van het belang van deze vereniging, die zo sterk verwant is met een bepaald gemeentedeel: IJmuiden. Hoewel de industrie steeds meer gaat overheersen, zal mr. Kwint het altijd als een feit blijven zien, dat het vishandelaren en reders waren, die IJmuiden aan de mond van het Noordzeekanaal hebben gesticht. «Het is een vereniging zonder welke onze gemeente niet denkbaar is», stelde hij.

In zijn dankwoord merkte de heer P. Krab op, dat hij in deze onderscheiding vooral waardering ziet voor de positie, die de Nederlandse Zeevisgroothandel door de jaren heen is gaan innemen. «Het is een stimulans om de zaken in de komende jaren met nog meer energie aan te pakken», aldus de heer Krab.

ALGEMENE VERGADERING HULP IN NOOD

Overeenkomstig artikel 31 der standregelen, wordt de jaarlijkse algemene vergadering van HULP IN NOOD, gehouden op vrijdag 25 april 1958 te 16 u., in het Hôtel du Commerce, 19, Vindictivelaan, Oostende.

DAGORDE

1. Lezing en goedkeuring van het verslag der Algemene Statutaire vergadering van 31-5-57.
2. Verslag van de Raad van Beheer van de maatschappelijke werking gedurende 1957.
3. Verslag van het Kollege van Kommissarissen.
4. Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31-12-57.
5. Ontlasting te verlenen aan beheerders en kommissarissen 1957.
6. Bestemming te geven aan het batig saldo van 1957.
7. Bekracting en aanstelling van de Heer Joseph BOONE in veraniging van de Heer J. Dobbelaere.
8. Uithetaling Voorbehoudingsfonds 1947.
9. Verscheidene.

Namens HULP IN NOOD,
Een Beheerder, Een Beheerder,
V. Seghers. A. Uterwulghé.
(6967N)

HET VISSERIJBLAD
IS UW BLAD !!!
NEEMT EEN
A 30NEMENT

Brief uit Yerseke

Nr 686

Yerseke 12-4-1958

NOGMAALS : DE ZAADVISSERIJ

Eindelijk weten we nu niet alleen wanneer de visserij wordt begonnen, maar ook hoe lang ze toegestaan wordt, namelijk tot 23 mei. Vier weken dus ongeveer. Of en zo ja wanneer en hoelang zal ningerwad, weten we niet. Hier omtrent werd nog niets bekend gemaakt. Als het zaad op diep water ligt, is vier weken, gezien het enorme visvermogen van de tegenwoordige mosselvloot, zeker lang genoeg. Niet is het zo, indien een groot gedeelte van het benodigde zaad zich op droge banken zou bevinden. Daarop is de vistijd vanzelf zeer beperkt en kan slechts enkele uren per tijd worden gevist. Laten we afwachten wat er van is.

DE YE.33 WERD VERKOCHT

Er worden de laatste jaren meer mosselvaartuigen gekocht dan verkocht. Toch werd deze week bovengemeld Yerseks vaartuig verkocht en zal worden gebezigd voor de garnalenvisserij op de Waddenzee. Vanuit Dokkumer Nieuwe Zijlen zal worden uitgevaren.

Werd vroeger bijna alle werk op de Zeeuwse Stroom verricht,

wat inhield dat men vrijwel iedere dag terug was in de thuishaven, thans is de Zeeuwse mosselkweker meer op Hardingen of op Wieringen, dan wel thuis. En dat schijnt de opvolgers zo tegen te staan, dat ze er een stokje hebben bij gestoken, oals men het hier wel uitdrukt. Of ze ongelijk hebben door een rustiger en bedaarder leven, met minder risico te prefereren, wordt vanzelf niet door ieder op dezelfde wijze beoordeeld. Maar dat is hun zaak!

EEN ALARMERENDE MEDEDELING

In het nummer van 21 februari 1958 van «De Visserijwereld», kwam onder meer te lezen dat de heer van Erp, inspecteur der visserijen op de Waddenzee, op een gehouden vergadering onder meer verklaarde, dat bij de uitvoering van het Delta-plan, mosselkwekers die over rechten beschikken, doch zelf het bedrijf niet uitoefenen maar het door anderen laten doen, zullen afvallen. Dit was zoals te begrijpen valt, zoets als de bekende knuppel die in het hoenderhok werd gegooid. Gekakel en rumoer. Wat ervan denken? Daarover wellicht later.

SPROTSEIZOEN IN CIJFERBEELD (Kust)

V.B.Z.-Statistiek

AANVOER

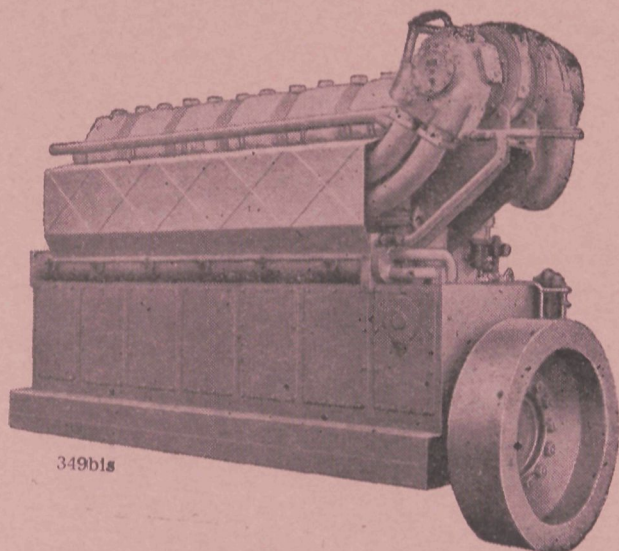
	1938-39	1948-49	1949-50	1950-51	1951-52	1953-54	1954-55	1955-56	1955-56	1956-57	1957-58
September	—	—	—	2.441	24	400	36.031	—	17.244	93.976	500
Oktober	—	—	22.609	192.092	106.811	279.744	201.729	165.241	143.433	180.643	75.439
November	261.122	816.542	689.482	939.856	615.402	684.192	915.524	420.138	171.846	208.328	215.783
December	866.996	1.124.013	1.319.036	1.009.861	822.594	139.292	347.945	763.173	79.625	761.703	202.463
Januari	912.495	123.451	138.839	266.595	63.183	292.334	20.305	331.298	120.377	186.914	522.980
Februari	150.476	19.555	—	43.718	191.816	53.916	14.134	215.263	24.964	146.630	420.103
Maart	—	—	—	18	2.953	12.281	2.119	—	183.655	73.534	—
Totaal :	2.193.089	2.083.561	2.199.966	2.454.081	1.802.783	1.462.189	1.537.787	1.895.113	741.144	1.651.728	1.437.268

OPBRENGST

September	—	—	—	46.000	215	1.285	165.049	—	41.804	208.711	3.360
Oktober	—	—	285.938	1.173.176	1.560.518	2.112.280	1.292.314	1.216.793	1.531.879	1.095.128	446.968
November	519.421	2.868.225	2.683.171	2.598.584	3.010.401	2.951.342	3.110.063	3.018.637	2.132.298	1.178.918	1.054.341
December	727.516	2.986.651	2.426.805	2.257.919	3.339.672	940.197	1.099.468	3.765.536	1.048.062	3.170.044	874.285
Januari	525.300	906.345	565.879	850.871	556.104	588.269	105.867	1.346.270	982.341	487.665	1.634.416
Februari	48.084	42.919	—	105.475	789.064	242.924	68.640	427.729	155.156	289.183	1.133.124
Maart	—	—	—	216	8.893	45.654	11.104	—	689.017	121.551	—
Totaal :	1.820.321	6.804.140	5.961.793	7.032.241	9.264.867	6.881.951	5.852.505	9.774.975	6.580.557	6.551.200	5.146.494

GEMIDDELDE PRIJS

September	—	—	—	18.84	8.96	3.21	4.58	—	2.42	2.22	6.72
Oktober	—	—	12.64	6.14	14.61	7.55	6.40	7.36	10.68	6.06	5.92
November	1.96	3.51	5.75	2.76	4.88	4.31	3.39	7.18	12.41	5.66	4.89
December	0.83	2.65	1.83	2.24	4.06	6.74	3.15	4.93	13.16	4.16	4.47
Januari	0.57	7.34	4.07	3.19	8.80	2.01	5.21	4.06	8.16	2.60	3.89
Februari	0.31	2.19	—	2.41	4.11	4.50	4.85	1.99	6.21	1.97	2.69
Maart	—	—	—	11.99	3.01	3.71	5.24	—	3.75	1.65	—
Totaal :	0.83	3.26	2.81	2.86	5.13	4.70	3.80	5.15	8.87	3.96	3.59



349bis

SEM-CARELS
Scheeps - Dieselmotoren

SEM

42 DOK - GENT

R. BAUWENS & C^o

14, HENRI BAELSKAAI
OOSTENDE

Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

Reders en Vissers !

Bestel uw **LAARZEN, TOUWWERK, BRANDBLUS-APPARATEN, GAREN, MAZOUT en OLIE** bij uw coöperatieve

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

27, H. BAELSKAAI — OOSTENDE — Tel. 729.51

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

**Froid
Industriel**

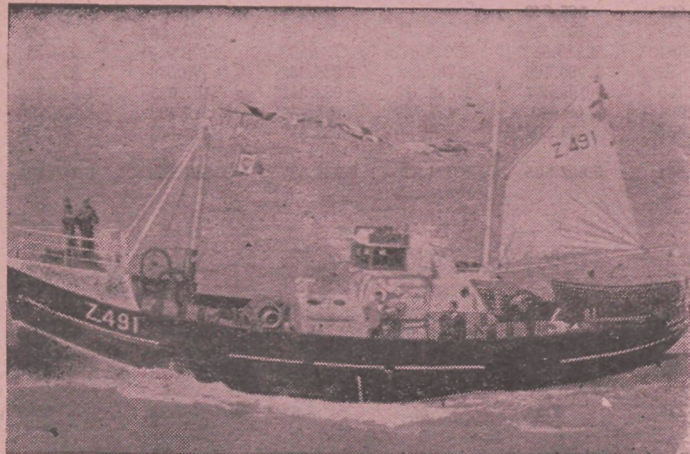
Telefoon : 71.791

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

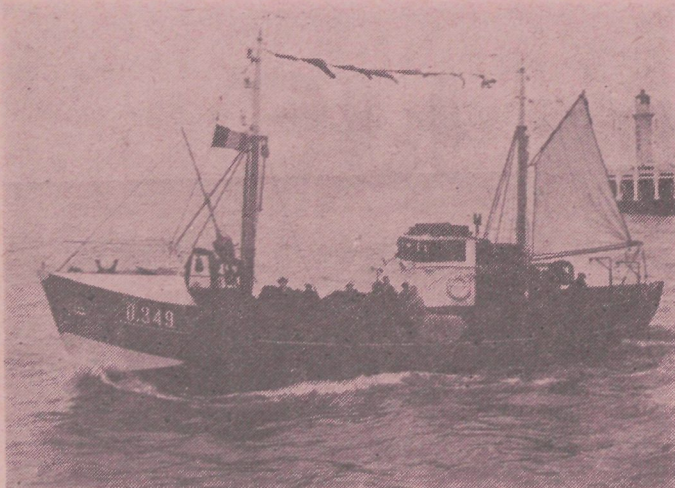
SCHEEPSWERF

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 :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

☆

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

☆

LUIK :

Tel. 23.33.93

Telegram : Leoneessel Luik



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

185V