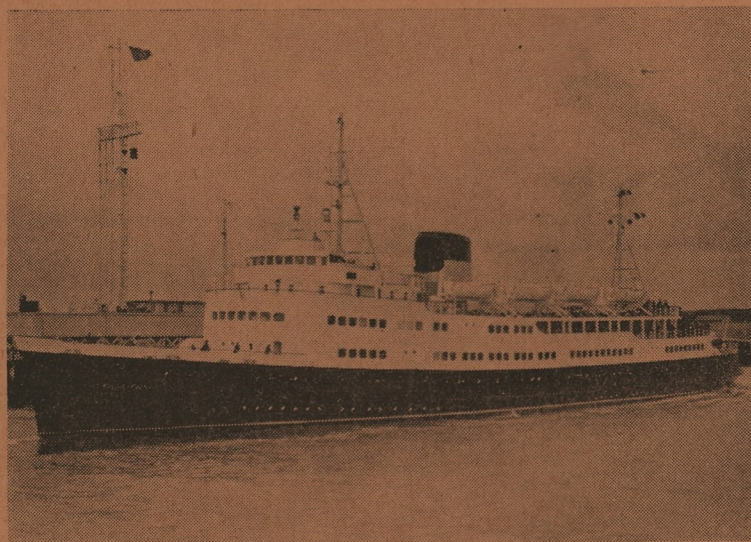


23

Het
VISSERIJBLAD



De nieuwe MAALPOST
ROY LEOPOLD III



VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

Adreslijst van Nederlandse Firma's

N. V. v.h. C. DEN DULK

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel
Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670
(100)

GLAS en ZOON

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

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.
IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319
(96)

HAASNOOT'S

SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN

SPECIALITEIT
IN HUIDVERVEN

2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN
Tel. : 5323 Privé : 6190
(169V)

n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

IJmuiden. Telefoon 4527. Voor alle
visserijbenodigdheden. (81)

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

TE HUUR : Gemeubeld CA-
FE «T MANDJE», Francis-
cusstraat, vroeger «Mande-
maker Charel Desmedt», met
groot pakhuis. Z. w. bureel
blad onder nr 5155V.

TE KOOP : JAARGANG 1955 :
DE BLAUWE WIMPEL. Zich
wenden : Noordzee Boekhandel,
Vindictivelaan, 22, Oostende.
4906V

TE KOOP : per okkasie en in goe-
de staat : 1 winch voor vissers-
boot ; 1 hulpmotor Claeys 1 cyl. -
4/6 pk. Zich wenden : Werkhuizen
SC Industrielle des Pêcheries,
Slipwaykaai, 2, Oostende.

S.A.I.T.

TOT UW DIENST
VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

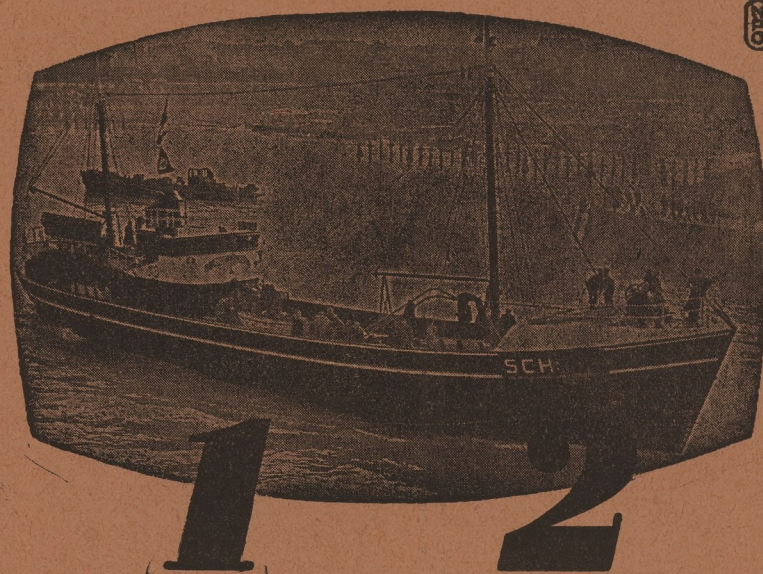
VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70

NIEUWPOORT
18, Hoogstraat
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21



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.

TE KOOP : Motorvissersvaar-
tuig van 1946, voorzien van een
motor Crossley van 1946. Brt 190.
Geschatte waarde 3.782.000 F. Ver-
koopprijs 1.800.000 F. Schr. bureel
blad nr 101.

TE KOOP : Motorvissersvaar-
tuig in hout, geb. 1943 en her-
bouwd in 1950. Brt 50. Motor ABC
van 135 PK van 1946. Geschatte
waarde 1.270.000 F. Verkoopprijs
800.000 F. Schrijven bureel blad
onder nr 104.

TE KOOP : Motorvissersvaar-
tuig in hout van 1939. Br. T. 75.
Motor Deutz van 200 pk van 1939.
Verzekerd 1.650.000 F. Verkoopprijs
1.200.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaar-
tuig, in hout, geb. 1949, 80 brt. Mo-
tor ABC 180 PK van 1950, geschat-
te waarde 2.300.000 F. Verkoop-
prijs 1.200.000 F. Schrijven bureel
blad onder nr 102.

TE KOOP : Motorvissersvaar-
in hout, verb. in 1948. Brt 80. Mo-
tor Deutz, 200 PK van 1940. Ge-
schatte waarde 1.850.000 F. Ver-
koopprijs 950.000 F. Schrijven bu-
reel blad onder nr 105.

Voor alle inlichtingen : zich
wenden bureel blad.

WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD

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 : 180 F.

Zes maanden : 90 F.

Drie maanden : 40 F.

BUITENLAND (1 jr) : 200 F.

Holland (1 jaar) : 15 Gulden

STANDPUNTEN :

De veilige weg...

Men moet maar eens de krant openslaan om dadelijk getroffen te worden door opschriften en koppen in reuzenletters : dodelijk verkeersongeluk, ongeval op de weg vraagt slachtoffers, enz.. En dat zijn dan gewoonlijk de meest erge, van de mindere ongevallen wordt niet gesproken.

Maar bij ieder ongeval zijn er gebroken potten, die altijd betaald worden door de slachtoffers — zelfs als de verzekeringsmaatschappij tussenkomt — het leven, invaliditeit, geldelijk verlies, processen, tijdverlies, en andere zwaardere of minder erge nadelen.

*

Dan vraagt men zich af : wie is hiervan de schuld ? Is het de machine of de mens ? In de meeste gevallen zal het de mens zijn die de machine verkeerd gebruikt. Maar dat geeft de mens nooit gaarne toe.

Het is nog zo lang niet geleden dat ik getuige was van een verkeersongeval veroorzaakt tijdens het voorbijsteken van een auto door een andere. Gelukkig waren er geen zware gevolgen. Maar het draaide uit op een scheldpartij tussen de twee bestuurders : ieder stak de fout op de andere, tenslotte moest minstens één van de twee in fout zijn geweest, maar dit wilde niemand erkennen en geen van de twee had voldoening, zelfs in geval de verzekeringsmaatschappij de schade betaalde.

*

Er gebeuren dagelijks ongelukken, er zijn dagelijks bijna gewonden en doden, er zijn dagelijks ontevreden. Er wordt bijna dagelijks geblokletterd in de krant.

Maar waar niet over geblokletterd wordt, waar nochtans dagelijks ongelukken gebeuren, dat is in de middenstand. Maar hiervan maakt men geen gewag, al spelen zich soms groter dramas af dan bij een verkeersongeval. Maar dat is minder spektakulair, dat is veel te gewone kost voor de gazetten en voor de lezer die op sensatie belust is.

Maar het kan voor een middenstander, wanneer hij alles verliest, door zijn schuld of door de schuld van een kollega veel erger zijn dan een verkeersongeval. Want tegen dergelijke gevallen bestaat geen verzekering.

Is het misschien om die redenen dat de middenstand aan een minderwaardigheidskompleks lijdt en dat ze verteert in individualisme ? Het is misschien ook om die twee gebreken dat de meeste pijnlijke ongevallen zich voordoen.

En die ongevallen kunnen nochtans vermeden worden !

*

Wat was de visserij in ons land een goede vijftig jaar geleden ? Er bestonden twee categorieën : grote rederijen en vissers. Tot wat is ze naderhand opgegroeid en door welke redenen ?

Van de grote rederijen zijn het enkel de familiebedrijven die gebleven zijn en tientallen vissers hebben zich opgewerkt tot reders van hun eigen vaartuig. Het zijn die reders — middenstanders — die het bedrijf en de vloot hebben opgebouwd tot wat ze nu zijn en wat ze in de laatste twintig jaar geweest is.

Een paar jaar geleden stelde men mij in Nederland met trots voor aan de «enige vrouwelijke reder» van Europa. Men had het mis voor want in ons land zijn vrouwelijke reders geen uitzondering. Met fierheid kunnen wij talrijke vrouwelijke reders aanwijzen die hun schip regelmatig in zee laten gaan, hoe moeilijk het ook moge zijn. Wij hebben tientallen reders die zelf hun schip voeren of gevoerd hebben, hoewel het niet gemakkelijk is twee zaken tegelijkertijd uit te oefenen.

Wij hebben tientallen reders die er niet voor terugschrikken mee te doen met de vooruitgang — spijs de moeilijkheden — en hun schip modern uitrusten, andere wagen het een nieuw schip te bouwen, een nieuw avontuur aan te gaan waarvan niet alleen hun eigen welvaart of tegenspoed afhangt, maar ook deze van het bedrijf.

*

Dit zijn niet alleen bewijzen dat het goed gaat, dit bewijst in de eerste plaats dat er nog altijd een onverbidelijke wil bestaat te leven, te blijven leven, en vooruit te gaan, spijs moeilijkheden en tegenkantingen. Men past zich aan, men wil vooruit.

We staan echter niet alleen in het leven, niet alleen op de verkeersweg, niet alleen in het bedrijf.

Onze onvoorzichtigheid kan anderen benadelen, kan ons zelf grote schade brengen. De laatste jaren is het meer en meer gebleken dat alleen staan niet zonder gevaar wordt. Evenals de moeilijkheden van het verkeer met de technische vooruitgang toegenomen zijn, zijn ook de moeilijkheden van het bedrijf toegenomen met de technische vooruitgang.

En deze moeilijkheden lossen we vooral niet alleen meer op. We moeten veilig rijden, rijden zonder ongelukken. We moeten ons bedrijf richten om ongelukken te vermijden.

Het verkeersreglement werd gewijzigd, ingevolge de verbeterde techniek. Het reglement op de zeevaart werd onlangs aangepast aan de nieuwe scheepvaarttechniek. Alleen het reglement om een bedrijf vooruit te helpen zonder brokken en stukken wordt niet wettelijk geregeld. Dit moeten we doen uit eigen, vrije wil.

Ongelukken veroorzaken aan een kollega is schade toebrengen aan zijn eigen zelf. En hiertegen bestaat geen verzekering. Het kan voor ons allen de ondergang of de zekere toekomst betekenen.

De veilige weg, ook in het bedrijf, is de enige richting.

J.H.K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Me zaaten dus verleeden weeke in panne, niet in De Panne, maar in Bad Ems, met een kapotte ottoobus, Euphrasie was seffens naar de wienkels gaan kieke als ze nieks kostte koopen, maar wijnder, seriejeuze mannenmensen, me keeken uit naar de drankhuizen en me vonden daar een kaffee waar ze pienten verkochten die wel twee keers zoo groot waaren als de deze van aan 't onzent. 'k Hebbe der eenen meegebracht, niet als soevenier, maar om een keer te toogen aan de baas van de dubbelen pills, wat dat ze daar kunnen tappen voor vijf Duitse kluiten. Me voenden daar in die kaffee een pietjesbak en me hebben daar de Duitsers leeren spelen met dat instrument gelijk al de dappere belgen.

En alzoo kwam het dat ze ons op 't onverwachts kwaamen zeggen dat den ottoobus weere kant en klaar stoend om te vertrekken. 't Was spijtig want 'k waaren juiste goed aan 't winnen. Nu me moesten voort. 't Was al goed doenker als we weg waaren, maar dat maakte nieks, me mieken van onze neuze: ziengen en vertellingsjes vertellen, zelfs Euphrasie gerocht in forme en ze zong van de paaling en van de bedroogen boerendochter in zeventien koeplets. Ter was daar een flauwen die oover mijn begost te ziengen. Je weet wel van die ger-naazen en van dat koekebrood. 'k Hebben nieks gezeid, een mensch moet daar teegen kunnen, maar den eersten keer dat ik hem dat kunnen weerelappen, gaaten 't voelen.

Me hadden zelfs twee Noenkels Mielees mee op den ottoobus, en 't was ton nog den deezen niet van de radio, maar een anderen, echte gentenaare en een echte Miel. De deeze deeden dat wel en Miel hebt zijn siegaar eerlijk verdiend maar niet durven opsmooren binst dat we derbij waaren. Si Miel je moet hem niet spaaren teegen dat ik kommen, ik smooren geen siegaars, je weet dat wel.

Madeleintje had een schoone surprise voor heur liedje gewonnen: 't was kleine, zachte en een beetje wakkig, juiste eentwadde voor heur en ze hebt het sebiets naar binnen gespeeld, want 't was lange dat ze nog eenen geproefd had. Ja, wien had er gepeinsd van nog een rolmops te vienden op vijfhonderd kilometers van zijn huis!

Van Keulen moeten 'k niet veele vertellen: 't was veel te laate als we daar toekwaamen en als me achter eeten nog een kaffee voenden, kost je seffens zien dat er meer vrouwvolk is dan venters in Duitschland: 't waaren al vrouwmensen die daar zaaten en 't moesten arme meisjes geweest hebben, want ze hadden haast geen kleers aan. Euphrasie kostte 't niet aanzien en ze wilde weg, maar 'k zeggen laat ons eerst ons glas uitdrieken. 'k Zaagen datter nog veele mensen zien met een goei her-te en dat er daar heeren waaren die die meisjes een glas jeunden.

's Anderendaags, achter dat Euphrasie mijn portefeuille geleegd hadde, mochten 'k mee naar de fabriek gaan kieke waar ze moteurs maaken van Valckes. Euphrasie hebt ondertussen gedaan wat ze in Wiesbaaden niet hebt kunnen doen: al de wienkels leeghaalen en al mijn marken opdoen.

'k Hebben mijn oogen uitgekeken in die fabriek, zoo schandelijk groot was dat daar en zooveele moteurs datter daar stoenden, hadden ze niet zoo groot geweest, je had gemakkelijk eenen kunnen meepakken zoender dat ze dat gewaare wierden. De gidsen dat me meehadden waaren ook stieve vriendelijke mensen, bijzonder met de dames die mee waaren. Die gasten zaaten niet te zaagen dat je een nieuwe motor moest koopen, neen, ze zouden zelfs eenen kadoo gedaan hebben om je plezier te doen, maar ter was niemand die 't gelijk dorste vragen: ze zaaten der allemaale mee in datten niet in de ottoobus of oover de grens zoude gerocht zijn.

Achter dat bezoek gingen we rap een pinte schoeren in de kaffee rechttoover de fabriek en gaan eeten in de kelder van Keulen. Ter hebben daar nog een paar reedevoeringen afgestookten geweest, den eenen zei mersie dat me gekomen waren voor naar zijn fabriek te kieke en den anderen zei dat ze bedankt waaren dat me hadden maggen kieke. Wien moest je geloven?

Achter eeten den ottoobus in en 't was gedaan met 't goe leeven, rechte naar Aaken en oover de grens waar me rap eenen gepakt hebben in Maastricht in Holland. Met onze laatste Duitse kluiten, want de hollanders pakten allesten aan: Duitsch geld en Belgisch geld en Hollandsch geld en ze gaaven weere met valse stikken. Nu den bols en den avokaat waaren niet valsch en dat was 't bijzonderste voor wat dat me daar gestopt hebben.

't Wierd tijd dat me weere op de trein gingen, aan de Belgische doewaane zat Euphrasie met een ei: ze had den helft van Keulen leeggekocht: bottels oo de kolonje, een kaffieservies, lepels, verschetten en messen, een vertrekburstel, allez alles wat je ook bij ons kunt krijgen als je maar geld hebt. Maar alzoo zijn de vrouwmensen.

't Was doenker als me in Brussel kwamen om te eeten. Dat waaren daar vriendelijke mensen aan die kanten: ooverals stond er vrouwvolk aan de deure van de kaffees en ze vroegen als ik mee gingen naar binnen om eenen te pakken. 'k Hadden wel groote dorst genoeg, maar 'k dorsten gelijk niet van de groep weg om ze niet te verliezen en 'k zeiden: mersie, 't gaat op een andere keer better passen en 't is zooveele of dat ik het gehad hebben.

Me kosten nog een keer onze bekomste eeten met frieten en bieftikken en als me goed geeten en gedrooken hadden, zijn me verder

Eindelijk een vissserijwachtschip op IJsland

HET BELANG HIERVAN ?

Een schipper schrijft ons het volgende:

Als abonné op uw blad ben ik bij mijn thuiskomst van IJsland eens aan het snuffelen gegaan in uw laatste weekbladen. Wat zeevaart en visserij betreft volg ik aandachtig uw artikelen. Wat mij ten zeerste verwonderde, was uw artikel «Eindelijk een Belgisch visserijwachtschip op IJsland». Van mijn kant bezien loopt u zeer hoog op met de diensten van onze wachtschepen.

Wat die herstellingen betreft aan boord van de O.324 met goede uitslag, heb ik te danken aan mijn motorist.

Wij hebben ook opsteller van dit artikel niet nodig om vis aan te brengen, getuige hiervan onze jaarlijkse aanvoer.

Hierbij wil ik absoluut geen afbraak doen aan de diensten die ons visserijwachtschip ditmaal bewezen heeft en waarbij ik commandant en bemanning hartelijk dank voor hun bereidwillige diensten.

Wat ik met u en in naam van alle vissers ten eerste wens, is meerdere reizen van dien aard, want er valt nog zeer veel te doen voor de zeevaart en visserij tegenover andere naties.

Er zou bv. kunnen een overeenkomst bereikt worden tussen visserijwachtschip en SAIT, voor het meenemen van allerlei reservestukken om de boordinstrumenten te herstellen, want deze instrumenten zijn soms in deze moderne tijd onmisbaar. Samen met de grondige scholing van mannen aan boord van het wachtschip, zou dit zeer nuttig zijn.

Hierbij zou men dan geen beroep meer moeten doen op vreemde wachtschepen die GOED UITGERUST zijn, waarbij, verschieft niet, ook een duiker aan boord is, om netten, die verward zitten in de schroef er uit te halen.

get. Schipper O.324

NOTA VAN DE REDACTIE:

Wanneer wij de tussenkomst van de kommandant van het Belgisch

gereisd naar huis waar dat me rond den eenen arriveerden.

Dat is apperep alles van die schoone reize en als je ginder meer wilt weten, gaan 'k julder aanraan van zelve een keer mee te gaan met de volgende keer op de 21sten van juli, want ter zijn al mensen die me geschreeven hebben: Stierman, 't is tijd dat je uitscheidt van je vwaajaage te klappen, me zijn 't al zoo moe of koede pap. Sprekt lieverst een keer van eentwadde anders.

En voor die mensen kontent te stellen gaan ik 't naaste weeke vanderen van golfengte en daarmee oover en sluiten maar over de rijn.

Elk z' eentje

Stierman Lèeze

visserijwachtschip geloofd hebben, dan is het omdat het zelden gebeurt dat een Belgisch visserijwachtschip in IJslandse wateren of andere, hulp biedt in tegenstelling met wat bij andere naties gebeurt.

Ons visserijwachtschip is slecht uitgerust om reparaties aan motoren en apparaten uit te voeren en dient meestal om beleefdsheidsbezoeken af te leggen, zonder het minste nut.

Nu wij een Zeemacht hebben, zou in akkoord met het Ministerie van Verkeerswezen, bestendig een schip van onze Zeemacht de Noordzee moeten doorkruisen met goede mekaniekers, een duiker, een dokter, een almoezenier, enz... aan boord om een maximum van nut te geven bij motor- en scheepsongevallen evenals die aan de vissers overkomen.

Wij zijn overtuigd dat de bestaande reders, verzekeringsmaatschappijen en de Gem. Kas voor Zeevisserij, bereid zouden zijn financieel tussen te komen om de kosten daaruit voortspruitend, gedeeltelijk te helpen dekken.

Voor de opleiding van de jongens der Zeemacht, ware het een uitstekende oefening en het zou tenslotte onze visserij grote diensten bewijzen.

Aan onze volksvertegenwoordigers de betrokken ministers op het belang hiervan te wijzen en een nuttige waakdienst tot stand te doen komen.

Of moeten wij blijven aangewezen worden op wat men in de vreemde reeds lang in praktijk heeft gesteld?

VERGADERING VAN HET INVOERCOMITE VOOR VIS

Zaterdag jl. kwam het invoercomité voor vis bijeen te Brussel. Voor de invoer uit Denemarken werden volgende contingenten vastgesteld voor de maanden juli: 40 T (vorig jaar 35 T); augustus 45 T (vorig jaar 40 T); september 65 T (vorig jaar 60 T).

Ondanks de mening van de produktie die verklaarde dat gedurende deze maanden weinig invoer nodig is, vermits het verbruik verminderde wegens warmte, verloven, enz., werden deze contingenten toch bij vorig jaar verhoogd.

De handel (die voor juli 50, augustus 50 en september 70 T bedroeg) deelde mee dat sinds enkele jaren de toestand zeer verbeterd is en dat de vishandel een bijna normale bedrijvigheid kent, waardoor meer vis vereist is.

V. B. Z. - KALENDER

ZATERDAG 7 JULI :
VBZ-zitdag Nieuwpoort
ZONDAG 8 JULI :
ALGEMENE
VERGADERING TE
NIEUWPOORT
8 tot 22 JULI :
Visweken te
Nieuwpoort
21 tot 24 JULI :
3e VBZ-Rijntocht



Al loopt de leugen
nog zo snel,
de waarheid achterhaalt
ze wel !



**WIE BEZORGT ONZE
«IBIS» EEN
OKKASIE MOTOR ?**

De Ibischool die onze visserswezen opleidt, heeft een motor nodig om lessen in motorenkunde te kunnen praktisch geven.

Een beroep wordt gedaan op de fabrieken om een oude motor te leveren.

**DERDE VBZ-
RIJNTOCHT**

De laatste inschrijfdatum voor de derde VBZ-Rijnreis van dit jaar sluit onherroepelijk morgen, zaterdag 30 juni. Wie dus nog aan deze onvergetelijke tocht wil deelnemen schrijve onmiddellijk in. Er zijn nog enkele plaatsen vrij.

Wie een prachtige reis wil maken, veel aangename uren wil doorbrengen en leerrijke dingen bekijken, mag niet aarzelen.

**ALGEMENE
VERGADERING
VAN HET VBZ**

Tengevolge van een wijziging in het feestprogramma van Nieuwpoort bij de opening der visweken, is een wijziging gekomen in het voorziene programma.

Alle leden van het VBZ hebben een uitnodiging ontvangen om te Nieuwpoort aanwezig te zijn op de feesten. Te 11 uur worden we door de overheid ontvangen te Nieuwpoort aan de vismijn, waarna de tentoonstelling ten voordele van het visverbruik plechtig geopend wordt. Daarna wordt deelgenomen aan de opening van het visserijmuseum dat waarlijk een prachtig geheel zal worden.

's Middags wordt een gezamenlijk visdiner ingericht voor de leden. Te 16 uur wordt dan een kleine vergadering gehouden waarop de overheid en de pers uitgenodigd wordt en waarna prachtige visserijfilmen zullen afgerold worden die ons bereidwillig werden ter beschikking gesteld door onze Franse kollega's.

De eerste film is een documentaire over de grote zoutevaart op de New-Foundlandse kust. De tweede film een loflied op de vissers, door Yves Montand.

Er wordt, zoals reeds medegedeeld werd, voor een speciale vervoerdienst gezorgd om alle deelnemers naar Nieuwpoort te brengen.

De Garnaalverkoop te Zeebrugge

Wij hebben gemeld dat het gemeentebestuur van Brugge vorige week onverwachts de verkoop van garnaal vervoegd heeft en wel vanaf 14 uur in plaats van 15 uur, zonder de beroepsverenigingen te raadplegen.

Of deze vervoeging nuttig is, valt af te wachten al dient opgemerkt dat de ondervinding geleerd heeft dat het veel nuttiger was voor de vissers dat men slechts om 15 uur begon. De handelaars hadden tijd om hun klanten op te bellen en hen te vragen wat en hoeveel ze verlangden.

Op gebied van prijschommelingen zal het verschil tussen de eerste en laatste veel groter zijn omdat de vissers hun gewoonte getrouw, zullen vermijden te 14 uur hun waar aan te bieden om niet de eerste te zijn op dagen van grote aanvoer, met als gevolg dat de garnaalvissers het zullen bekopen.

Bij jarenlange ondervinding zijn dergelijke feiten niet nieuw maar leveren ze gevaar op voor de belangen van de vissers zelf.

Waarom gedurende drie uur verkopen, waar de waar in anderhalf uur kan verkocht worden ?

Waarom te 14 uur beginnen, als de drie-vierden niet op de markt aanwezig zijn ?

Zoals het thans ging en in acht nemend dat er ook te 10,30 uur een

verkoop was, bleven de prijzen ter markt veel minder aan schommelingen onderhevig.

Vooraleer het Brugs gemeentebestuur zo voortvarend te werk ging, als gevolg van een weinig nuchter voorstel, zou de zaak ernstiger dienen overwogen geworden te zijn.

Het is immers niet altijd goed om in te gaan op voorstellen van de meerderheid der garnaalvissers, als achteraf moet vastgesteld dat

de voorgestelde wijzigingen hen meer nadeel dan voordeel berokkenen. Wij hebben te veel ondervinding om zo lichtzinnig toe te geven.

In afwachting dat de kwestie grondiger besproken worde, kunnen wij in het belang van de garnaalvissers zelf, de genomen maatregel slechts voorbarig en ondoordacht noemen.

P. Vandenberghe.

**OP ALGEMENE AANVRAAG
GEZIEN HET GROOT SUKSES**

Derde V.B.Z. Rijntocht

VAN 21 TOT 24 JULI

HAAST U !

Nog enkele plaatsen beschikbaar !!!

Schrijf onmiddellijk in :

V.B.Z. - Vismijn - Oostende

**FAO-STUDIEDAGEN
OVER DE
KWALITEIT EN DE
BEWARING VAN VIS**

Op deze zeer interessante studiedagen werd dhr Klausung door het VBZ afgevaardigd om de voorlezingen en debatten te volgen. Het blijkt dat hier zeer belangrijke studies zullen medegedeeld worden in verband met de bewaring van vis op zee, de kwaliteit en andere factoren die hiermede in verband staan.

Over deze vergaderingen, welke in de loop van deze week plaats grijpen, zal breedvoerig en dit ten dienste der leden van het VBZ, verslag worden uitgebracht.

De teksten van de voorlezingen zullen ter beschikking van de leden liggen op het VBZ-sekretariaat, naast de andere zeer uitgebreide dokumentatie.

HET GEVEN VAN OVERGEWICHT OP VIS

Door de vishandelaars wordt nogal dikwijls aangedrongen op het geven van een groter overgewicht op vis. Naar aanleiding van een onderzoek dat ingesteld werd, kwamen volgende antwoorden binnen omtrent overgewicht in andere landen :

NETHERLAND : Tongen : 1 kgr. per kist van 40 kgr. (verplicht). Andere vissoorten : geen overgewicht verplichtend. Het is de gewoonte dat 2 kgr. overgewicht ge-

geven wordt.

DUITSLAND : De kisten worden op 50 of 60 kg. gewogen. In de regel geen overgewicht. Het kan echter gebeuren dat, bij grote vissoorten de een of andere kist een overgewicht bevat.

ENGELAND : Grimsby, geen overgewicht, de reders geven echter 2 tot 3 pond per stones vis.

Hull : een toegeving van 3,50 pond wordt gedaan voor gebroken vis, ijs en water.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij heeft dan ook beslist niet te kunnen ingaan op de vraag der vishandelaars om het bestaande — verplichte — overgewicht in de vangst, ook te laten gelden bij ontvangst in de pakhuizen.

Voor wat de vaststelling van het gewicht betreft, is men akkoord dat het gewicht per ben — en niet per 5 of 10 bennen — zou vastgesteld worden.

Inzake reclamatietermijn, houden de reders zich eveneens aan de huidige toestand. De vraag van de vishandel schijnt ongegrond, aangezien deze geen wijziging van bestaande toestand voorziet en zal dus door de reders verworpen worden.

**DE VISSERIJFEESTEN
TE CUXHAVEN**

Op zaterdag 14 en zondag 15 juli gaan te Cuxhaven de onvergetelijke Dagen der Hoogzeeverisserij door. Wie herinnert zich niet vorig jaar toen wij met een afvaardiging van 60 personen aan deze feesten deelnamen te Bremerhaven ?

Een afvaardiging van het VBZ werd opnieuw uitgenodigd. Enkele liefhebbers hebben zich reeds opgegeven. Er wordt per auto in karavaan vertrokken. Wie aan deze reis wil deelnemen gelieve zich ten laatste op zaterdag 7 juli op te geven op het VBZ-sekretariaat.

Reders, leest regelmatig :

LOGBOEK VAN EEN WALSHIPPER

Donderdag 21 juni

Scheepsjongens : Na 18 dagen «vaart en rust» — en na een regelmatige verkoop — krijgt de laver van de reder 1.300 F, zijnde zijn loon en zijn kordeel, na aftrek van sociale lasten en andere kosten. Als daar dan nog 400 F «roef» af moet, blijft er 900 F over.

Deze 900 F moeten onder andere regelmatig helpen laarzen kopen, de laver wat «drinkgeld» geven, wat «koeken» en «spekken» voor de volgende reis (is de laver reeds meer dan een kind ?) bezorgen en de 900 F is weg. Men heeft te kort.

Te kort ! Hoe is het in de koolmijnen ? Ik weet het niet. Maar het klinkt brutaal nietwaar : zijn leven riskeren op zee en om dit gevaar MOETEN betalen.

Ja, het klinkt brutaal...

J. D.

Vrijdag 22 juni

Het gaat met het visserijpersoneel achteruit. In 1952 waren er ongeveer 2.100 vissers aangemonsterd, in 1956 nog 1.850. Eerste vermindering van 250, maar er waren eveneens in 1956 bij 1952 meer dan 200 minder werkloze vissers. Een vermindering bijgevolg van meer dan 400, of meer dan 100 per jaar.

Waar gaan al deze vissers naar toe ? De normale afval (overlijden en pensioen) is niet zo groot, de aanwinst uit de visserij scholen vermindert van jaar tot jaar en dan trekken nog verschillende oudlerlingen van de visserij scholen onmiddellijk naar andere beroepen.

En er worden steeds nieuwe schepen bijgebouwd zonder dat er vervangen wordt ! Waar zal dat eindigen ? Hoeveel schepen varen er nog met een normale bemanning ?

Zaterdag 23 juni

Vandaag invoercomite-vergadering. Het blijkt steeds, hoe gunstig de statistieken ook mogen zijn, welk kansspel de visserij is. Het ene jaar lijkt niet op het andere. Wel kan men zekere seizoenen voorspellen, maar ze kunnen meefallen of tegenvallen en dat hangt van tientallen andere factoren af die men niet kan voorspellen.

Zondag 24 juni

Het botert niet met de Engelse-IJslandse overeenkomst. De verkiesingen welke in IJsland zullen gehouden worden, en welke een sterk communistische overmacht dreigen te hebben, beïnvloeden niet alleen de verdere gang van de Engels-IJslandse besprekingen, maar de gehele IJslandse houding tegenover West-Europa en de Verenigde Staten.

Tot wat een territoriale grens allemaal kan leiden...

Maandag 25 juni

Vandaag FAO-kongres te Rotterdam voor kwaliteitsbepaling en kwaliteitsbehoud van vis. Een Amerikaan bestempelde onlangs de FAO als een kemel die, wanneer men haar toelaat de snuit in de

tent te steken, spoedig geheel binnenkomt.

Evenwel kan de FAO zeer nuttig werk verrichten, dit bleek onder andere uit het kongres te Parijs en te Miami waar over bouw van vissersvaartuigen werd gehandeld. Hier werd heel zeker baanbrekend werk verricht dat de gehele wereldvisserij zal ten goede komen.

Wat Rotterdam zal geven, hoeft nog afgewacht, maar het staat vast dat ook op gebied van kwaliteit over geheel de wereld nog het laatste woord niet is gezegd. Een uitwisseling van gedachten en ervaringen kan bijgevolg buitengewoon leerrijk en nuttig zijn.

Dinsdag 26 juni

De regie laat af en toe van zich horen, behalve op het proces dat al sinds jaren aansleept en waar nochtans wettelijk en juridisch moet uitgemaakt worden of de regie nog een kans heeft gelijk te halen.

Intussen worden onze reders nog altijd op alle mogelijke manieren geplaagd. Tot zelfs bij de berekening van het bezit inzake oorschade, houdt men rekening met de regieschulden : zozegged worden ze afgetrokken, een verlichting, die aan de andere kant dubbel en dik zal moeten betaald worden als de regie zijn proces zou winnen.

Woensdag 27 juni

Het heeft er alle schijn van weg dat de rechtbank, welke de regiezaak al sinds bijna tien jaar ingeschreven heeft, na het gerechtelijk verloop zal behandelen.

Voor velen zal een zucht van verlichting opgaan eindelijk eens ontslagen te zijn, niet enkel van een last, maar van een druk en een ongehoorde plagerij.

Als «men» het tenminste niet prettig vindt de zaak in beroep te trekken, al was het maar om de reders zoveel en zolang mogelijk de duivel aan te doen.

En dit allemaal om centen die men tijdens de oorlog in Engeland zomaar door de vingers heeft laten glijpen en waarvoor tot nog toe — door niemand — verantwoordelijkheid werd afgelegd. Het gaat om tientallen miljoenen van de visserij, maar hoeveel miljoenen en miljarden werden er daar niet in totaal verkwest waarvan nog niemand weet hoeveel het eigenlijk is en wat er mede gedaan werd. En er schijnt zelfs geen parlementaire belangstelling hiervoor te bestaan, partijen zwijgen in alle kleuren, het is nog erger dan een atoomgeheim.

HOOGWATER TE OOSTENDE

29 vrij	04.47	11.14	46	9
	16.56	23.42	45	7
30 za	05.26	11.54	45	10
	17.35	—	44	—
JULI				
1 zo	06.09	00.22	44	9
	18.20	12.40	44	12
2 ma	07.04	01.13	44	11
	19.21	13.37	43	14
3 di	08.09	02.15	43	12
	20.30	14.45	43	14
4 wo	09.20	03.23	43	11
	21.41	15.55	43	13
5 do	10.25	04.31	44	10
	22.46	18.02	45	7

Met de O.174 «Résistance» op proefvaart



Zondag 24 juni 1956.

Buiten de bemanning onder bevel van schipper Louis Vanhove, waren aan boord de gebroeders Charles en Victor Seghers, de ingenieurs van Hundested motorenfabriek en enkele werklieden van de firma Seghers, welke er aan hielden de nieuwe experimenten van hun patroons mede te maken.

Het ging er inderdaad om de zjuist ingebouwde verstelbare, ja, zelfs omkeerbare schroef te beproeven.

Met een buitengewoon gunstig weertje (voor de ervaren zeelieden) werden deze proeven tot een goed einde gebracht en wij zien dan ook nog meer van deze omkeerbare schroeven in dienst komen.

WAAROM EEN OMKEERBARE SCHROEF ?

Toen enkele jaren terug het eerste Internationaal Congres van Scheepsbouwers plaats vond te Parijs, werd ook een bijzondere aandacht gewijd aan het voortstuwingsprobleem.

Vooraanstaande personaliteiten uit de scheepsbouw wereld waaronder Ingenieur Messiez-Poche, Tusséau, Commandeur Hardy, Frederick Parkes, Jan Olaf Traung, Ing. Harwon, Prof. Jaeger en onze landgenoot ing. Chardome verdedigden hun respectievelijke standpunten in zake vaste schroeven met reducers, «vader en zoon» systeem, Diesel-elektrische voortstuwing en verstelbare of omkeerbare schroeven.

Er scheen nochtans een algemene neiging te bestaan tussen al deze experten om te besluiten dat de schroef met verstelbare spoed het beste middel was om schroef en motor aan een vaartuig aan te passen.

Het is niet altijd gemakkelijk aan een vaste schroef de juiste afmetingen en spoed te geven die de beste uitslagen moeten leveren zowel op vrije vaart als bij het slepen. Meestal wordt dan ook een «compromis schroef» geleverd welzoo benaderend mogelijk berekend wordt.

Bij een verstelbare schroef kan de spoed steeds geregeld worden voor het vervullen van de taak : vrije vaart, slepen, verhalen in dok. Andere voordelen van een verstelbaar schroef zijn nog :

1. vast toerental bij verschillende belasting ;

2. maximum snelheid bij vrije vaart ;
3. maximum trekkracht bij het trawlen ;
4. geen zware omkeerkoppelingen met tandwielen ;
5. snelle behandeling bij het manoeuvreren ;
6. vermijden van kritische trillingen ;
7. verminderde onderhoudskosten ;
8. besparing in brandstof.

En ander niet te versmaden voordeel werd bewezen toen een grote sleepboot, uitgerust met een omkeerbare schroef, een drijvend wrak aanstootte met de schroef. Een der bladen was beschadigd, maar het omstuurmechanisme en de schroefas waren niet geschonden. Een reserve blad werd gemonteerd en in enkele uren was het vaartuig terug in dienst.

De motorenfabriek welke de verstelbare schroef leverde voor de O.174 «Résistance» is niet meer aan haar proefstuk. In 1926 werd de eerste installatie ingebouwd in een Deens Seine-net vissersboot welke heden nog in dienst is. Thans worden 10 standaard modellen vervaardigd waaronder het grootste voor motoren van 450 pk bij 300 o/m. Zwaardere typen kunnen op aanvraag geleverd worden.

DAG DER ZEELIEDEN TE ANTWERPEN

Zondag heeft naar jaarlijkse traditie te Antwerpen de dag van de zeelieden plaats gehad. Na afloop van de hoogmis werd aan het monument der gesneuvelde zeelieden nabij het Loodswezen een bloemenhulde gehouden.

Onder de aanwezige persoonlijkheden werden opgemerkt : kolonel Piers de Raveschoot, vertegenwoordiger van de koning, de minister van Justitie, havencommandant Grare, schepen Bernaerts en de h. Seeldrayers, voorzitters der oudstrijders, voerden het woord. De muziekkapel van de 2e infanteriedivisie en een koor verleenden hun medewerking met passende muziek en zang tijdens de bloemenhulde. Afdelingen van de Zeemacht bewezen de eer.

MET DE IBISKINDEREN NAAR HET WALCHEREN EILAND

Woensdag a.s. gaan onze Ibis-kinderen naar het eiland Walcheren.

Ze werden er uitgenodigd door de Belgische loodsen te Vlissingen die zullen zorgen voor een mooie reis en een paar stevige eetmalen.

Wij kunnen de Vriendenkring van onze loodsen slechts gelukwensen voor hun mooi gebaar.

Onze zeemannen weten hun zij toekomstige zeelieden eens hun hartje kunnen laten luchten.

Goed gewerkt, vrienden Lauwe-reins, Timmerman en Cie.

BELGISCHE PRIJS VOOR ZEEVAART- LITERATUUR

De tweejaarlijkse Prijs Arthur Rotsaert, bestond om de beste serie werken of artikelen te bekronen, aangaande de Belgische Zeevaart, haar geschiedenis zowel als alle geschriften betreffende de nationale zeepropaganda dienende, zal op september aanstaande te Brussel uitgereikt worden, ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van Belgische Zeevaartbond.

De kandidaten zijn verzocht zich voor 30 juli bekend te maken bij de BZB (39, Regentlaan, Brussel), en zo mogelijk, bij hun candidatuur het voornaamste toe te voegen van de geschriften die ze in het Frans of in het Vlaams hebben uitgegeven of de lijst van deze geschriften.

NIEUWPOORTS VISSERSVAARTUIG HAALT MIJN OP

Nieuwpoortse vissers beleefden bange ogenblikken toen bij het opwinden van de viskorre er een mijn in het kuil vast zat. De N.716 «Marie Yvonne» van de gebroeders Albert en Gaston Puystjens, die de visvangst uitoefende nabij de Grote Bank, werd plots een ruk gewaar. Vermoedend dat het net aan een wrak vast zat, werd door schipper Gaston Puystjens bevel gegeven omzichtig de netten in te halen. Zulks geschiedde normaal, doch groot was de verwondering toen in de kuil een zware mijn ontdekt werd. Met veel moeite en grote omzichtigheid werd het gevaarlijk goed behandeld en werd er koers gezet naar de thuishaven. Dhr Vanloo, waterschout, op de hoogte gebracht door de loodsdiensten, kwam ter plaatse en deed onmiddellijk het nodige om deze onfortuinlijke vangst te doen weghalen door de ontminningsdiensten uit Oostende.

Het is reeds het tweede Nieuwpoortse vissersvaartuig dat onlangs een mijn in de netten kreeg.

Zoals men ziet is er nog steeds gevaarlijk goed. — N.

12 OP 13 LEERLINGEN VAN DE IBIS GESLAAGD

Van de 13 jongens die zich op de examens voor scheepsleerjongen aangeboden hebben, zijn er 12 geslaagd.

Dit doet ons deugd aan het hart, omdat het hier wezen geldt en dat daarmee ons Ibis-instituut bewijs levert ook over zeer goede leerkrachten te beschikken.

Hartelijke gelukwensen gaan dan ook naar de directie, het personeel en de leerlingen.

VOOR MEER PRAKTISCHE OPLEIDING VAN SCHEEPSJONGENS

Zondag waren we ooggetuige van een proefreis met een vissersvaartuig, waarop een leerling van de Ibis zijn eerste reis deed.

Dat de jongen ernstig zeeziek was, daaraan hoeft niet getwijfeld.

Het is ons echter opgevallen dat de kinderen van de Ibis vroeger over een eigen vissersvaartuig beschikten en dus een meer praktische opleiding kregen.

Dit is nu niet meer het geval. We zijn daarom van oordeel dat hier naar een middel zou dienen gezocht om deze jongens ook meer praktisch op te leiden en met de zee vertrouwd te maken.

In dat opzicht zouden de leerlingen tussen 13 en 15 jaar nu en dan een zeereis moeten kunnen meemaken aan boord van vaartuigen, waar op hen gelet wordt.

Sommige reders en kapiteins zouden hiervoor wel te vinden zijn.

De zaak is het bestuderen waard en geven we ter aandacht van de overheid, belast met de opleiding van deze jongens.

DE INVOER UIT DENEMARKE EN DE TOEKENNING VAN INVOER- VERGUNNINGEN

De vishandel van de kust heeft aan de minister van Economische Zaken een voorstel uitgebracht voor verdeling van het invoerkontingent uit Denemarken:

- 1) Volgens invoerreferenties 1955 uit ALLE landen.
- 2) Volgens uitvoerreferenties 1955 naar ALLE landen.
- 3) Enkel verse vis komt in aanmerking.
- 4) Kleinste kontingen zal 500 kgr bedragen om nutteloze versnippering te vermijden.

Wij kunnen deze vraag van de vishandel der Kust slechts beamen daar de invoerders uit alle landen werkelijk invoerder zijn en tevens die mensen beloofd moeten worden die een inspanning doen om werkelijk vis uit te voeren en het nationaal produkt eerst te kopen.

Visserijnieuws uit Nieuwpoort

VINGERTOP GEBROKEN

De schipper Hilaire Rammeloo van de N.753 werd gekwetst aan de linkerhand bij het uitvoeren van herstellingswerken aan boord. De schipper had een zwaar voorwerp op de top van de wijsvinger gekregen waardoor dit lidmaat verpletterd en gebroken werd. — N.

AVERIJ

Bij het verhalen van ligplaats in de thuishaven is de N.721 «Irma Marcelle» op een onbekend onderwater bevindend voorwerp geslagen, waardoor het vaartuig schade opliep aan de tussens as die verwrongen werd. Het vaartuig diende op de droogbank geplaatst te worden voor herstelling. — N.

OPSLEPING

De N.716 «Maria Yvonne» van de gebroeders Puystjens Gaston en Albert die op visvangst was ter hoogte van de boei A.1 kreeg motordefekt. Bij nazicht werd er water ontdekt in de karterolie met het gevolg dat de N.716 beroep moest doen op de Oostendse sleepboot «Zeeijger» die het defekte motorschip naar de thuishaven sleepte. — N.

VAARTUIG UIT ZEEBRUGGE KIEST NIEUWPOORT ALS THUISSHAVEN

Het vissersvaartuig Z.455 «Nirwanda» zal van heden af Nieuwpoort als thuishaven nemen. De bemanning zal eveneens uit Nieuwpoortse vissers bestaan. De Z.455 is een juiste type vaartuig om de verre visvangst uit te oefenen.

DE BEVLAGEDE VISSERSVLOOT LOKTE BELANGSTELLING

De vissers en reders die spontaan hun vaartuigen hadden bevlagd ter gelegenheid van de plechtige zeewijding, wekten de belangstelling der toeristen op.

Op een paar uitzondering na waren alle vissersvaartuigen van zondagmorgen af sierlijk bevlagd en gaf het geheel een feestelijk uitzicht aan de haven, die de belangstelling lokten van de voorbij snorrende personenwagens en ontelbare kars. We overdrijven niet als we schrijven dat 60 t.h. van deze voertuigen het kaaipein opkwamen gereden om navraag te doen naar de reden dezer bevlaging.

Langs deze weg om worden de reders en vissers bedankt om hun spontane medewerking ter gelegenheid van de zeewijding die steeds een folkloristische aantrekkelijkheid vormt voor onze stad. Tevens maken we van de gelegenheid gebruik hun te vragen,

met het oog op de veertiendaagse van de zee en de vis, die zal plaats hebben op 8 juli, ook het nodige te willen doen om mede te werken tot het welslagen van deze inrichting

Visserijnieuws Zeebrugge AANVARING IN DE SCHUILHAVEN

In de schuilhaven te Zeebrugge kwam het tijdens het verhalen van de vaartuigen tot een aanvaring tussen de Z.751 van schipper De Paepe Hypoliet en de B.603 van eigenaar Goderis Engelbert. De B.603 had geen noemenswaardige schade opgelopen doch de aanvaring gebeurde in het nadeel van de Z.751 daar dit vaartuig de bezaangaffel gebroken werd terwijl het bezaanzeil gescheurd was.

AVERIJ OPGELOPEN

De Z.117 van schipper-eigenaar De Witte Leon lag voor de korre toen deze laatste plots vaststloeg. Daar het schip een tamelijk hoge snelheid liep, duurde het enige tijd vooraleer men het vaartuig kon stilleggen. Door de hevige rukken op de korre werd de galg uitgetrokken terwijl het dek enigszins werd ontzet.

KORRE IN SCHROEF

De Z.751 van schipper-eigenaar De Paepe Hippoliet bevond zich ter garnaalvangst toen de korre tijdens het opslepen in het schroef terecht kwam. Om alle verdere schade te voorkomen, besloot de schipper de motor af te leggen en de hulp in te roepen van een ander vaartuig. Het was de Z.555 van schipper-eigenaar Moens Albert die het defekte schip behouden kon opslepen naar de haven van Zeebrugge.

mond Degroote kreeg tijdens de Ook de Z.538 van schipper Ray-vangst de korre in het schroef. Per radio kon men om hulp verzoeken en het was de Z.525 van schipper Van Torre Jan, die ter hulp kwam gevaren en het defekte vaartuig behouden kon opslepen naar de haven van Zeebrugge.

ARBEIDS- ONGEVALLEN OOSTENDE

COENEYE Willy, matroos aan boord van O.193, kreeg een ketel kokend water over de linkervoet. Hierdoor was hij een tiental dagen werkenbekwaam.

Terwijl HOORNE Gerard, stuurman van de O.232 «Roger-Robert» een kabel splitste, kreeg hij een prik in de linkerhand.

KOOY Michel, stuurman aan boord van de O.237, prikte zich eveneens in de hand, terwijl hij aan boord werkte.

ZEEBRUGGE

PAEPE Théopliel, schipper van
(Zie vervolg blz. 10)

Oostende

Marktoverzicht

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

xxx

Niettenstaande een kleiner aantal schepen kwam markten was de visaanvoer deze week globaal genomen toch groter. Inderdaad, de tongenaanvoer daalde met een 40 duizend kg, maar van andere soorten werden ongeveer 2.000 bennen meer aangevoerd. Daarenboven kregen we op de woensdagmarkt nog een mooie vangst makreel. IJslandse soorten werden niet veel meer aangevoerd (500 bennen) van de Noordzee echter kregen we meer schepen en een 1400 bennen vis meer; vooral op de sluitingsmarkt werd van deze visgrond mooie vis aangevoerd. Van de West kwamen een paar vaartuigen meer hun vangst verkopen zodat ook van deze visgrond meer vis werd aangebracht. Tongenprijs lag laag op de maandagmarkt, maar steeg de 2e marktdag, voornamelijk door de kleinere aanvoer. Ook op de sluitingsmarkt werd minder

tong aangevoerd dan verwacht, daarenboven waren de vangsten per schip nog lager dan vorige week en waren er verschillende schepen die de 3.000 kg niet haalden. Totaal werd aangevoerd door 53 schepen: 11.300 bennen vis, 67.328 kg ton, 10.700 kg makreel en een 300 kg kreeft. Deze vangsten waren verdeeld als volgt:

Zes IJslanders met iets grotere vangsten dan vorige week. Lagere prijzen voor kabeljauw en schelvis. Samen 7.050 bennen en 3.000 kg kreeft.

Zeven Noordzeeschepen voeren 2.093 bennen vis en 10.900 kg makreel aan. Ook hier lag de kabeljauwprijs lager. Doorgaans goede kwaliteit.

Deze week kwamen 2 schepen van het Kanaal met 459 bennen vis en een 400 kg tong. Niet minder dan 16 Witte Bankers minder aan de afslag, waardoor de tongenaanvoer natuurlijk nogel veel gedaald is. Samen wordt door 22 schepen 62.388 kg tong en 636 bennen vis aangevoerd. Van de Oost kwamen 2 schepen markten met 150 bennen vis en 1.000 kg tong. Tenslotte kwamen 14 schepen van de West hun vangst verkopen die bestond uit 950 bennen vis en 3.700 kg tong.

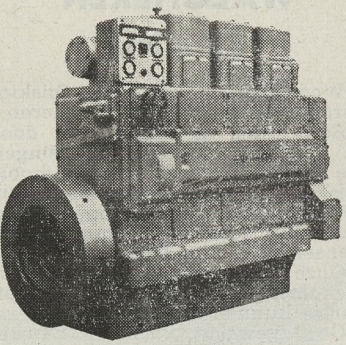
Zaterdag 23 juni

WITTE BANK				
O.222	16	92	3284	105.021
O.284	13	38	4081	122.260
Z.546	15	44	4068	117.656

Drie Witte Bankers met omvang-

MODEL F-240

Het nieuwe type Kromhout viertakt motor model F-240 ontwikkelt 50 pk per cilinder bij 600 t/m van de motor en 300 t/m van de schroef. Leverbaar als 3 cilinder, 4 cilinder en 6 cilinder, dus van 150 tot 300 pk.



MARINE MOTORS N.V.
Verbindingsdok, ANTWERPEN

(27)

rijke vangsten. Redelijke prijzen die toch iets lager zijn dan de vorige week. Lonende opbrengsten.

Maandag 25 juni

IJSLAND				
O.269	18	857	870	288.829

Kreeften

NOORDZEE				
O.242	16	368	—	150.550
Z.425	16	265	—	89.390

Tongen

WITTE BANK				
Z.511	16	28	2618	80.605
O.135	15	20	2926	86.850
O.154	15	33	3230	99.310
O.214	15	31	3184	98.920
O.132	15	25	3350	101.370
Z.745	15	33	2817	77.780

Tongen

O.105	15	36	3853	113.825
N.819	15	39	2331	80.670
Z.226	16	37	3264	93.635

KANAAL

O.313	16	209	322	81.080
-------	----	-----	-----	--------

WEST

O.36	4	23	50	11.810
O.532	7	50	173	24.790
O.152	10	74	621	43.020
O.196	9	53	250	33.880
O.15	10	101	310	46.240
O.33	9	62	84	26.640
N.730	9	60	780	59.470

Meestal Witte Bankers op de markt, met verkleinde tongenvangsten. De prijs stijgt echter niet. Een vangst van IJsland en twee van de Noordzee. Mooie Kanaalvangst. Nogal veel West-vis.

Dinsdag 26 juni

IJSLAND				
O.296	18	2200	—	525.649
O.217	17	1000	750	260.136
O.224	18	1090	1000	246.385

Kreeften

O.326	16	350	—	150.760
-------	----	-----	---	---------

KANAAL

Z.581	13	250	—	112.430
-------	----	-----	---	---------

WITTE BANK

Z.321	14	10	1900	69.720
O.243	14	25	2200	97.120
O.127	16	15	3500	116.940

OOST

Z.257	10	80	500	64.320
-------	----	----	-----	--------

WEST

N.7	5	60	150	23.710
-----	---	----	-----	--------

Minder vis dan verwacht vooral van de Witte Bank. Veel meer vis van IJsland dan gisteren. Mooie vangst van de Noordzee. Tongen zijn duurder dan gisteren. Ook de andere vissoorten zijn doorgaans duurder. IJslandse soorten zijn eveneens over het algemeen een weinig gestegen in prijs.

Woensdag 27 juni

IJSLAND				
O.331	18	800	120	177.560

Kreeften

O.81	19	1100	—	255.890
------	----	------	---	---------

NOORDZEE

Makreel

V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING
GARNALEN
Pakhuis 125 — Oostende
Tel. 75789

	23-6-1956	25-6-1956	26-6-1956	27-6-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	24,40-30,60	25,20-31,—	26,50-31,—	28,20-32,—
3/4 tongen — Sole 3/4	28,—31,—	27,80-30,70	28,—33,—	31,80-37,60
Bloktongen — Sole moyenne	28,40-30,20	29,40-31,40	30,40-34,—	35,60-43,40
Voor-kleine — Petite	29,80-31,20	29,—33,20	34,80-39,—	36,—45,—
Kleine tongen — Toute petite	22,20-24,20	21,—23,80	26,60-28,80	27,80-30,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	21,50-23,—	19,—23,—	20,50-23,—	24,20-33,—
Middel — Moyenne	16,—19,20	16,—19,—	16,—19,—	21,20-24,—
Kleine — Petite	6,80-12,20	8,—11,—	8,40-10,—	11,40
Griet — Barbue
Middel — Moyen
Kleine — Petit
Schol — Plie	12,—	12,—	8,—
Grote iek — Grosse	9,40	11,80
Kleine iek — Petite	8,50	.....	10,20-12,—	12,—
Iek 3e slag — 3e sorte	3,80	7,40-8,—	7,80-8,80	11,80
Platjes — Toute petite	1,25-1,80	1,30-5,40	2,60-4,20	3,20-5,80
Schelvis, grote — Aiglefin, gros
Middel — Moyen	4,—4,60	4,—4,80	4,80
Kleine — Petit	3,40-5,—	3,60-5,20	3,—4,40
Heek, grote — Merlu, gros
Middel — Moyen	6,50-14,—	.....	.....
Kleine — Petit
Rog — Raie	6,20-14,—	6,50-15,—	5,40-16,—
Rode poon — Perlon
Grauwe poon — Grondin	4,—4,70	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	6,80-11,60	6,60-13,60	9,—15,80
Gullen — Petit cabillaud	3,80-5,20	3,40-6,—	3,40-9,40
Hozemondhanne — Baudroie	17,—19,—	20,—22,—	.....
Wijting — Merlan	4,—6,10	4,80-5,80	3,20-4,40
Schar — Limande	2,80
Steenholk — Sole limande	9,—11,40	5,—11,80	10,—11,—
Zeehaai — Aiguillat	5,50-9,50	.....	3,10-5,60
Hondshaai — Roussette	5,50-6,20	4,60	4,—4,20
Arend (Pieterman) — Gr. vive	26,—
Makreel — Maquereau	4,60-7,—
Horsmakreel — Saurel
Engelse poon — Grondin rouge	6,70-14,—	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	10,—19,—	18,50-19,—	21,50-21,80
Zeekreeft — Langoustine
Schaat — Flotte	7,40-12,—	7,40-14,—	13,40
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.
Lom — Brosme
Kongeraal — Congre	8,50	.....
Leng — Lingue	4,60	.....	4,40-5,—
Schartong — Cardine	11,80-15,40	10,—14,20	.....
Volle haring — Hareng	6,60
Ijle haring — Hareng guai
Haringshaai — Latour
Steenholk — Tacaud	1,50
Heilbot — Flétan	35,—	.....	23,50-36,—
Koolvis — Colin	3,80-5,60	4,80	7,60-8,—
Steur — Esturgeon	6,60-8,—
Zeewolf — Loup de Mer	6,80-7,20	.....	9,—
Pollak — Lieu jaune	6,—7,20	.....	.....
Zonnevis — St Pierre
Hondstong — Plie cynoglosse	2,40-7,50	5,80	.....

O.94	11	170	—	63.370
O.329	12	200	—	89.020
O.335	12	350	8900	173.405
O.305	11	390	2000	166.825

WITTE BANK

O.193	13	5	2500	97.270
O.119	12	10	2200	88.130
O.156	14	15	2500	111.530
O.262	12	50	2000	82.440
O.265	12	15	2000	90.520
O.122	15	20	2400	107.150
Z.539	11	15	2200	104.420

OOST

Z.199	10	70	500	57.890
-------	----	----	-----	--------

WEST

O.277	7	200	200	62.880
O.267	5	40	400	26.880
O.184	5	30	200	21.090
O.77	5	60	—	29.455
O.327	7	75	200	31.680
O.147	5	50	200	31.380

Meer vaartuigen dan gisteren maar toch minder vis. De aanvoer van de Noordzee is gestegen ; ook van de West wordt meer aangevoerd. De aanvoer van de Witte Bank is kleiner dan verwacht. Tongen stijgen in prijs, vooral de middensorteringen. Ook witte kabeljauw is duurder. IJslanse soorten zijn gedaald.

MARKTOVERZICHT

IJmuiden

De ruime aanvoeren in het eind van de vorige en het begin van deze week hebben de prijzen van de meeste vissoorten flink doen dalen, zodat de besommingen van de meeste schepen nie al te hoog waren. Ook de kwaliteit van de rondvis liet nogal te wensen over. Van donderdag tot en met dinsdag verschenen te IJmuiden negen trawlers, vijf noordloggers en 160 loggers en kotters van de kust aan de afslag met een totaal vangst van 28.750 kisten, waarvan 9.700 makreel, 4.300 schelvis, 4.200 haring, 3.900 schol, 1.650 kabeljauw en gul, 1.300 koolvis, 1.300 tong en tarbot en 1.300 wijting.

DONDERDAG werd nog goed betaald voor vele vissoorten ; de schelvis noteerde van f 55 tot f 22, makreel en haring gingen weg voor respectievelijk f 19 tot f 15 en f 20 tot f 10. Kabeljauw deed nog f 67 tot f 36, terwijl schol en tong voor de export prima betaald bleven. Aan de afslag waren de trawler «Klaas Wijner», die f 12.250 besomde en de KW.80, die voor de eerste reis f 16.670 maakte. Met 22 loggers en kotters zorgden zij voor een aanvoer van 2.800 kisten waarvan 600 schol, 900 haring, 500 makreel, 275 schelvis, 165 tong en 150 wijting.

VRIJDAG losten de trawlers Tzonne en Abraham en waren verder 45 loggers en kotters aan de afslag. Aangevoerd werden 6.000 kisten, waarvan 1.800 makreel, 1.600 haring, 650 schelvis, 650 schol, 375 tong, 100 wijting, 275 kabeljauw en gul en 175 koolvis. De schelvisprijzen waren nog tamelijk gunstig, maar vergeleken bij gisteren gedaald : f 46 tot f 16. Kabeljauw, tong en schol bleven door export gevraagd ; vooral de laatste twee waren export gevraagd ; vooral de laatste twee waren weer aan de prijs. De makreelprijs werd slechter : f 20 tot f 11 bij deze aanvoer, terwijl haring f 18 tot f 13 deed. Wijting noteerde f 25 tot f 12. Besommingen : Abraham f 19.600, Tzonne f 18.450.

ZATERDAG losten twee trawlers en 30 loggers en kotters in totaal 5.700 kisten, waarvan 1.375 makreel, 950 schelvis, 875 schol, 575 haring, 375 tong, 425 wijting, 475 kabeljauw en gul en 450 koolvis. De rondvisprijzen kregen een flinke deuk ; vier trawlers in het laatst van de week was te veel van het goede. Schelvis deed nu f 20 tot f 10, kabeljauw f 50 tot f 21 en wijting f 22 tot f 8. Schol en tong opnieuw duur, terwijl makreel en haring de prijzen iets lager dan vrijdag aanhielden. Besommingen : Bergen f 13.750, Caroline f 15.300.

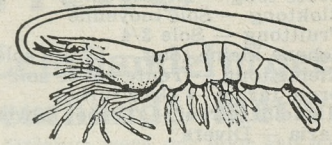
MAANDAG waren er ruim 9.000 kisten vis van de trawler Herman, vier noordloggers en 55 loggers en kotters. Hierbij waren 4.100 kisten makreel, 1.750 schol, 1.050 schelvis, 825 haring, 500 koolvis, 450 wijting, 450 kabeljauw en gul en slechts 225 tong en tarbot. De tongprijs steeg tot f 3.20 en f 2.20 door de buitenlandse vraag en geringe aanvoer ; schol bleef prijzig met f 52 tot f 13. Kabeljauw deed het beter dan vorige week (f 93 tot f 30), terwijl schelvis f 40 tot f 11 noteerde. De grote aanvoer makreel deed f 15 tot f 10 per kist, de haring f

24 tot f 15. Besommingen : Herman f 22.600, SCH.171 f 10.000, KW.101 f 14.150, KW.122 f 12.600, KW.74 f 5.800, HD.79 f 9.000.

DINSDAG losten drie trawlers en een tiental kotters 4.700 kisten, waarbij 1.850 makreel, 1.350 schelvis, 250 haring, 400 kabeljauw en gul. De schelvis bracht op van f 29 tot f 9, terwijl kabeljauw f 72 tot f 22 deed. De makreel noteerde opnieuw f 15 tot f 10 en de haring f 24 tot f 22. Besommingen : Bloemendaal f 9.100, Van Hattem f 20.550, Claesje f 15.000.

WOENSDAG waren te IJmuiden vier trawlers binnen met 4.250 kisten vis, waarbij 1.100 makreel, 1.100 schelvis, 100 haring, 500 kabeljauw en gul, 400 schol, 150 tong, 450 koolvis, 175 wijting. De prijs van de makreel liep vandaag van f 19 tot f 13 ; haring noteerde f 29 tot f 19. De schelvis heeft duurde re dagen gekend, maar deed nu nog f 30 tot f 10. Kabeljauw ging f 77 tot f 22. Tong en schol bleven op hetzelfde prijsniveau als in de vorige dagen.

Besommingen : Heusdens f 13.450 ; Soerabaja en Medan f 33.400 ; Elie Chenevière f 13.800.



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export

Import

TELEFOON : Priv. 840.06

Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse gepelde garnalen

Thuisbestelling in de grote centra Verzending in gans 't land

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

IJmuiden

	21-6-1956	22-6-1956	23-6-1956	25-6-1956	26-6-1956	27-6-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	2,50-2,35	2,55-2,35	2,50-2,40	2,65-2,35	2,45-2,35	2,50-2,35
3/4 tongen — Sole 3/4	2,40-2,25	2,30-2,20	2,35-2,15	2,55-2,20	2,35-2,20	2,50-2,30
Bloktongen — Sole moyenne	2,80-2,60	2,70-2,55	2,65-2,45	3,—2,70	2,80-2,65	3,—2,70
Voor-kleine — Petite	2,90-2,70	2,80-2,70	2,80-2,70	3,20-2,80	2,95-2,75	2,95-2,80
Kleine tongen — Toute petite	2,35-2,15	2,25-2,10	2,20-2,10	2,60-2,30	2,30-2,20	2,20-2,10
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,05-1,70	1,75-1,30	1,50-1,20	1,60-1,25	1,80-1,20	1,80-1,20
Middel — Moyenne	.....	92,—66,—	72,—64,—	68,—64,—	75,—64,—	65,—64,—
Kleine — Petite	45,—	56,—34,—	66,—32,—	53,—32,—	57,—30,—	48,—40,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	27,—	34,—32,—	37,—30,—	28,—
Kleine — Petit	.....	52,—	58,—	52,—	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	58,—42,—	67,—45,—	52,—	48,—43,—	.....	.....
Kleine iek — Petite	52,—37,—	47,—43,—	58,—48,—	43,—35,—	.....	40,—
Iek 3e slag — 3e sorte	41,—32,—	42,—37,—	42,—32,—	37,—30,—	.....	43,—
Platjes — Toute petite	38,—18,—	38,—14,—	30,—13,—	28,—13,—	26,—10,—	30,—13,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	46,—32,—	18,—15,—	26,—16,—	29,—21,—	27,—15,—
Middel — Moyen	55,—51,—	49,—25,—	18,—11,—	26,—17,—	26,—13,—	30,—15,—
Kleine — Petit	55,—22,—	46,—16,—	20,—10,—	40,—11,—	25,—9,—	26,—11,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	78,—74,—	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	68,—	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	32,—	.....
Rog — Raie	27,—	19,—16,—	14,—	17,—11,—	.....	.....
Rode poon — Perlon	17,—	16,—8,—	17,—8,—	20,—8,—	16,—8,—	15,—8,—
Grauwe poon — Grondin	67,—36,—	61,—24,—	50,—21,—	93,—30,—	72,—22,—	77,—22,—
Kabeljauw — Cabillaud	47,—23,—	34,—16,—	25,—12,—	37,—18,—	28,—10,—	25,—8,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	.....	96,—94,—	100,—65,—	74,—52,—	.....
Hozemondhamme — Baudroie	31,—15,—	25,—12,—	22,—8,—	20,—11,—	20,—11,—	18,—12,—
Wijting — Merlan	40,—19,—	27,—16,—	24,—17,—	20,—14,—	25,—14,—	18,—14,—
Schar — Limande	.....	.....	70,—	.....	79,—77,—	88,—82,—
Steenhol — Sole limande	27,—	21,—20,—	21,—	33,—20,—	23,—9,—	22,—16,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	57,—	.....	53,—	70,—54,—	.....	.....
Makreel — Maquereau	19,—15,—	20,—11,—	15,—10,—	15,—10,—	15,—10,—	19,—13,—
Horsmakreel — Saurel	8,—	8,—	.....	8,—	8,—	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	38,—36,—	27,—22,—	20,—15,—	27,—19,—	21,—17,—	21,—17,—
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	37,—27,—	34,—29,—	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	20,—10,—	18,—13,—	16,—11,—	24,—15,—	24,—22,—	29,—19,—
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenhol — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,70-2,55	2,60-2,40	2,60-2,20	2,90-2,40	2,60-2,30	2,60-2,10
Koolvis — Colin	37,—18,—	24,—15,—	23,—14,—	26,—12,—	23,—12,—	28,—12,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	57,—25,—	24,—	40,—32,—	50,—40,—	41,—30,—
Pollak — Lieu jaune	.....	28,—26,—	28,—23,—	28,—27,—	26,—20,—	26,—21,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	21-6	22-6	25-6	27-6
Bloktong — Sole moyenne	33-36	32-33	28-31	33-34
Fruittong — Sole 3/4	33-36	34-36	33-36	33-34
Schone kleine tong — Petite sole	40-41	33-34	35-38	41-42
Kleine tong — Toute petite sole	34-36	29-30	29-34	33-34
Grote tarbot — Gros turbot	35-36	.....	30-31	.....
Middel. tarbot — Turbot moyen	27-28	25-26	24-26	.....
Varia — Divers	22-23	22-24	21-23	.....
Griet — Barbue	.....	.....	19-22	.....
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	16-17	15-17	11-12	16-17
Middel. pladijs — Plie moyenne	16-17	12-14	11-14	17-18
Kleine pladijs — Petite plie	11-14	8-11	7-9	12-13
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	9-10	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	16-17	.....
Rog — Raie	11-12	10	12-13	13-14
Tilten	7-8	6-7	8-9	.....
Scherpstarten	6-8	6-8	5-9	.....
Halve man	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	5	10	.....
Kleine wijting — Petit merlan	.....	5	6-7	.....
Bot — Flet	1-2	1-2	1-2	1-2
Schar — Limande	8-14	4-10	4-9	9-13
Zeehaai — Aiguillat	5-6	.....	6-8	.....
Zeehond — Chien de mer	6-7	5-6	3-6	.....
Robaard — Grondin rouge	.....	8	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	.....	5	.....

IJSLANDSE VISSOORTEN

	25-6-1956	26-6-1956	27-6-1956
Schelvis groot	9,40-12,—	10,—15,40	7,80-16,—
Midd.	4,20-5,60	3,80-7,40	3,60-5,—
Klein	3,90-4,—	3,60-4,20	2,80-3,60
Kabeljauw	7,20-8,—	6,60-8,80	5,80-7,40
Gullen	4,20-5,60	3,60-5,80	3,60-5,60
Wijting	3,60	3,80-5,40	4,20-5,80
Schaat	8,—14,40	8,—17,—	.....
Zeebaars	3,20-6,80	3,40-6,80	3,—5,80
Leng	4,20-7,40	4,20-7,20	4,20-4,40
Schartong	4,—9,—	4,40-5,60	5,—
Heilbot	27,20-36,—	16,—33,—	16,—33,—
Koolvis	4,80-5,20	5,20-5,80	5,20-5,60
Hondstong	1,40-8,80	2,20-7,60	.....
Zeevolf	6,—	3,20-7,20	4,—6,60
Platen	.....	.....	.....

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
23-6	3	20.133	344.936			
25-6	20	151.215	1.688.644			
26-6	10	264.000	1.667.170			
27-6	20	211.770	1.873.785			
Tot.	53	647.118	5.574.555			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

19-6	48	6.220	110.706	15,—	22,—	17,79
20-6	44	5.567	112.948	17,—	25,—	20,28
21-6	48	6.785	90.135	9,50	17,—	13,28
22-6	44	6.078	108.741	15,—	21,—	17,89
23-6	38	6.086	118.175	16,—	24,—	19,41
25-6	42	7.140	127.852	14,—	22,—	17,90
26-6	47	6.691	114.029	13,—	21,—	17,04

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

21-6	63	11.919	191.840	12,—	22,—	16,09
22-6	67	12.190	262.213	14,—	29,—	21,51
23-6	62	11.437	252.703	12,—	33,—	22,09
26-6	62	12.401	231.925	13,—	28,—	18,70
26-6	67	12.911	168.090	6,—	27,—	13,01
27-6	67	10.299	162.855	11,—	25,—	15,81

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

21-6	20	2.121	32.359	13,50	17,50	15,25
22-6	14	1.484	28.174	17,50	22,—	18,97
23-6	15	1.414	30.931	20,—	23,—	21,87
26-6	13	1.748	28.511	13,—	19,50	16,31
27-6	16	1.834	33.351	16,50	19,50	18,73

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

21-6	3	2.967	30.686			
22-6	5	2.486	23.233			
25-6	12	16.765	192.566			
27-6	1	464	4.572			

ZEEBRUGGE

25-6	26-6	27-6	28-6
25-31	28-31	31-32	32
30-33	29-32	35-36	35
32-35	32-37	44-45	46
36-37	38-40	46-47	48
38-39	41-43	46-47	48
27-28	26-27	27-28	27
22-23	23-24	24-25	24
19-20	20-21	22-23	18
16-17	12-13	17-18	16
20-21	22-23	22-23	20
12-13	8-9	10-11	11
12-13	10-11	11-12	10
13-14	10-11	14-15	12
10-11	7-8	10-11	6
16-17	12-13	17-18	.....
16-17	12-13	17-18	.....
12-13	10-11	13-14	.....
8-10	8-10	18-19	.....
13-14	14-15	14-15	11
11-12	12-13	1-12	11
10-11	10-11	11-12	11
7-8	9-10	8-9	9
7-9	.....	7-8	6
7-8	7-8	7-8	.....
6-7	.....	6-7	.....
7-8	6-7	5-6	.....
15	14-15	12-13	.....
6	7-8	6-7	5

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

DONDERDAG 28 JUNI

Z.409	5	40	24.210
Z.415	4	35	16.320
Z.550	6	45	39.450

ZATERDAG 23 JUNI

Z.733	4	30	22.430
Z.548	1	15	9.550
Z.528	10	70	34.720
Z.68	3	18	12.390

MAANDAG 25 JUNI

Z.462	8	80	41.110
Z.233	8	70	46.480
Z.491	10	80	58.500
Z.441	4	35	21.330
Z.406	5	43	25.040

DINSdag 26 JUNI

Z.489	8	90	38.500
Z.460	9	75	78.740
Z.432	8	60	38.590
Z.212	12	220	103.440
Z.149	9	105	51.620
Z.418	8	60	32.340
Z.541	6	55	35.570
Z.407	10	100	55.430
Z.526	9	90	48.390
Z.472	9	75	53.310
Z.545	9	125	61.460
Z.476	9	95	41.170
Z.500	12	100	77.570

WOENSDAG 27 JUNI

Z.431	7	50	23.770
Z.24	5	50	31.750
Z.560	5	40	26.330
Z.544	4	45	27.040
Z.456	5	60	31.100
Z.518	6	40	20.900
Z.552	6	50	34.500
Z.517	4	30	21.880
Z.454	5	35	24.120
Z.519	4	25	19.050
Z.467	6	50	25.970
Z.445	5	45	29.470
Z.470	9	75	60.170
Z.480	3	30	15.750
Z.458	5	50	29.580
Z.443	12	135	119.850
O.274	6	65	39.220
Z.777	5	60	40.520
Z.495	7	40	33.060
Z.477	5	45	22.700

GENT

VAN 16 TOT 22 JUNI

Tongen 3/4 65 ; voorkleine tongen 50 ; middelmatige tarbot 60-65 ; kleine tarbot 29-32 ; middelmatige griet 50 ; grote iek 28-32 ; kleine iek 24 ; platjes 16 ; middelmatige schelvis 32 ; kleine schelvis 16 ; rog 20-25 ; gekuiste rog 44-48 ; kabeljauw 16-50 ; gullen 19-23 ; wijting 16 ; steenschol 28-32 ; makreel 25-28 ; rode knorhaan 25 ; koolvis 22 ; garnaal 18-60 F per kg.

BRUSSEL

VAN 16 TOT 22 JUNI

Tongen, repen 130 ; 3/4 tongen 70-80 ; voorkleine tongen 70 ; grote tarbot 90 ; middelmatige tarbot 70 ; kleine tarbot 35-45 ; middelmatige griet 65 ; kleine griet 35-45 ; grote iek 32-38 ; kleine iek 27-30 ; grote schelvis 44-60 ; kleine schelvis 15-20 ; rogvlerven 74-80 ; kabeljauw 34-65 ; wijting 15-20 ; arend 50-60 ; makreel 45-50 ; rode knorhaan 48-55 ; repen zeebaars 45-60 ; garnaal 36-78 F per kg.

VISHANDELAARS !

NEEMT EEN

ABONNEMENT

OP ONS BLAD !

Verwachtingen

ZATERDAG 30 JUNI :

Witte Bank : Z.529, O.115, O.287.
Kreeftenput : Z.534 (75 bennen).

MAANDAG 2 JULI :

IJsland : O.286.
Noordzee : O.231.
Witte Bank : O.223, O.166, O.87,
O.227, O.187.
West : O.345.

DINSdag 3 JULI :

IJsland : O.88 (900 b.), O.298.
Noordzee : O.228, O.295, O.300
Witte Bank : O.198, O.232, O.235,
Z.549.
West : O.276, O.36

WOENSDAG 4 JULI :

IJsland : O.236.
Noordzee : O.231.
Kanaal : O.120.
Witte Bank : O.140, O.102, O.183,
O.247, O.155, O.254, O.175, O.246,
Z.510, Z.421.
West : O.33, O.196.

VERMOEDELijk :

Van 120 tot 239 PK :
21-6 : O.244 (WB).
26-6 : O.532 (W).
27-6 : O.152 (W).
28-6 : O.267 (W), O.77 (W),
O.327 (W), O.184 (W), O.147 (W).
Van 240 tot 349 PK :
17-6 : O.266 (WB).

VISHANDEL EN NIJVERHEID

Het Garnaalfest te Oostduinkerke

BUITENGEWOON BEZOEK

Het Frans stadje Meaux, is het centrum van de streek waar de gekende Brie-Kaas bereid wordt. Men heeft er ook een officiële keurdersraad, «conseil de l'ordre du taste fromages», wiens taak er in bestaat er over te waken dat de naam van de kwaliteit van lekkere kaas, hoog wordt gehouden.

Het gaat er in het stadje en bij die raad niet altijd zo officieel als men wel vermoeden zou. Dit ontvonden de afgevaardigden van West Toerisme en van de Bestendige Deputatie toen zij er voor een paar weken, op uitnodiging van de stedelijke overheden, te gast waren.

Achter een fanfare die had kunnen lopen gegaan zijn uit een Fernandel-film, en in gezelschap van de «Reine du Brie», die elk jaar verkozen wordt tussen de schoonheden van Meaux, werd deze Belgische afvaardiging door de stad geleid alvorens aangeschoven werd aan tafel, die de drie eerste uren niet verlaten werd, en waar natuurlijk de talrijke nagerechten van kaas overvloedig werden overgoten met de passende wijnen.

Dhr H. Loones die deel uitmaakte van de afvaardiging van West-Toerisme verzocht de gastheren- en da-

mes eens een kijkje te komen nemen en, tijdens het garnaalfest, te komen proeven van de Oostduinkerkse specialiteit : de garnaal. Deze uitnodiging werd geestdriftig onthaald.

Zo zullen we tijdens het bal, wanneer «Mieke Garnaal» gekozen wordt, kunnen kennis maken met de Raad en de stedelijke overheid van Meaux, die natuurlijk vergezeld zullen zijn van de «Reine du Brie» en haar ere-dames. Daar zij reeds van daags voordien, door het bestuur van West-Toerisme en de Bestendige Deputatie, zullen ontvangen worden, zullen de gasten zich genoeg van den huize voelen om tijdens het bal en het garnaalfest te kunnen smaken van de

Vlaamse gulheid en gastvrijheid.

VERKIEZING VAN MIEKE GARNAAL OP ZATERDAG 30 JUNI

De meisjes die hun kandidatuur wensen te stellen voor de verkiezing van Mieke Garnaal, kunnen dit doen op het Bureau voor Toerisme op het gemeentehuis.

Het zal reeds geweten zijn dat de verkiezing niets gemeen heeft met de gekende verkiezing van een of andere schoonheidskoningin.

Niettemin zijn de prijzen zeer aantrekkelijk : benevens het prachtig geschenk dat door de V.V.V. aangeboden wordt, krijgen Mieke Garnaal en haar ere-dames, elk voor 1000 fr. prijzen in natura.

Het visserinnenkleedje waarin ze zich aanbieden moet op de avond zelf, haar ter beschikking gesteld worden.

Het is te hopen dat meerdere meisjes van de streek zich zullen aanbieden en alzo dit mooie folkloristische feest aan luister zullen doen winnen.

West-Duitsland

Mogelijke verlaging der Douanerechten

Teneinde aan de ongunstige evolutie van de conjunctuur te verhelpen, wenst de regering van West-Duitsland vooral de prijzenhousse te remmen door de vermindering van de douanebescherming.

Een voorontwerp werd uitgewerkt dat voorzorg in een algemene verlaging van de bedragen der rechten met 30 t.h.

Dit ontwerp stuitte op een heftige tegenstand van de betrokken sectoren van het bedrijfsleven. Het verbond van de landbouwverenigingen en de minister van Landbouw weigerden de verlagingen voor de landbouwproducten te aanvaarden, terwijl de voorzitter van het «Bundesverband der Deutschen Industrie», de heer Berg, verklaarde dat hij zich eveneens verzet tegen iedere lineaire vermindering van de rechten.

Nadat het Economisch Kabinet (samengesteld uit vice-kanselier Bluecher, minister voor Economische Samenwerking, de minister van Financiën, de minister van Economische Zaken, de minister van Landbouw en de voorzitter van de «Bank Deutscher Laender», het dringend karakter hadden erkend van het gedeelte van het conjunctuurontwerp betreffende de douanerechten, heeft het op 5 dezer de tariefvoorstellen vastgesteld die eerlang ter goedkeuring aan het Bondskabinet en het parlement ter goedkeuring zullen worden overgemaakt.

Zij beogen een verklaring volgens een schema dat het tarief zal onderverdelen in groepen waarvoor verminderingen van 20, 25 of 30 t.h. zouden gelden, naargelang de hoogte van het huidige tarief voor een bepaalde groep.

Deze groepen zouden in grote lijnen overeenstemmen met de klassieke onderverdeling in ruwe, halfafgewerkte en afgewerkte producten.

Daar het hoogste recht in de sector der industriële producten thans 55 t.h. bedraagt, zouden, bij toepassing van een vermindering op dit recht van 30 t.h., de hoogste bedragen van 't tarief op 24 t.h. worden teruggebracht, na afronding naar

beneden.

Volgens het Duitse tijdschrift «Aussenhandelsdienst» zouden ruim de helft van de vigerende rechten niet meer bedragen dan 13 t.h. ; het ontwerp terzake zou deze rechten slechts met 20 t.h. verminderen ; de rechten welke zich op een intermediair niveau bevinden (o.m. die welke op textielproducten worden geheven) zouden met 25 t.h. worden verlaagd terwijl enkel de rechten van meer dan 30 t.h. zouden worden verminderd met 30 t.h.

Dit schema van verminderingen geldt niet voor de landbouwproducten.

De protesten van de landbouwkringen en de noodzakelijkheid van de tot stand bringing van een compromis hebben er toe geleid dat men zich, wat de landbouwsector betreft, aan een gedifferentieerde individuele verlaging voor sommige lijsten van producten houdt. Komen niet voor op deze lijsten : graanwassen, suiker, boter, melk, kaas en vlees.

De verminderingen zouden evenwel van toepassing zijn op : conserven, sommige groenten en vruchten en sommige soorten van vis. Bovendien wenst men de te hoge landbouwrechten, bijv. die op honing (40 t.h.) te verlagen. Alle landbouwrechten boven de 30 t.h. worden als overdreven hoog beschouwd.

De beoogde reductie zal in totaal volume echter niet zo groot worden als de voorgestelde lineaire vermindering zodat de douaneinkomsten ook aanzienlijker zullen blijven.

Voorts verwacht men dat de Minister van Financiën het fiscaal recht op stookolie, dat thans 1,50 DM per 100 kgr bedraagt, zal verminderen. De beslissing betreffende de douanerechten met fiscaal karakter, behoort inderdaad tot de bevoegdheid van de minister van Financiën.

Hoewel ter zake nog niets vast bepaald is, zijn de welingelichte Duitse kringen van mening dat het huidige ontwerp niet veel meer zal gewijzigd worden.

Leurhandel of geen leurhandel met vis

Onlangs werd ons door een leurhandelaar de opmerking gemaakt dat hij in verschillende gemeenten verplicht is een bijkomende — en soms betrekkelijk zware — gemeentelijke taks op het leuren te betalen.

Hij vroeg mij of dit wettelijk is en of dit wel nodig is vermits hij in bepaalde gemeenten niet leurt, maar enkel bij bepaalde klanten de bestelling thuis bezorgt.

Zo aan leurhandel gedaan wordt, 't is te zeggen zijn waar te koop biedt, 't zij langs de straten, op de markten, of bellend van huis tot huis, ZONDER VASTE BESTELLINGEN te hebben, moet men :

1. in het bezit zijn van een leurkaart ;
2. over een instelling beschikken die voldoet aan bepaalde eisen ;
3. eventueel gemeentelijke leur-taks betalen.

Anders is het bijvoorbeeld gesteld met een handelaar die bestellingen ten huize draagt, 't is te zeggen een bepaald persoon bestelt een zekere hoeveelheid vis van die soort, de handelaar bezorgt deze ten huize. Dit is geen leurhandel.

Dergelijk geval hadden we vorig jaar op te lossen. Een kleinhandelaar droeg met zijn wagen een bestelling naar huis bij een klant. Hij werd door de rijkswacht aangehouden en proces-verbaal werd opgemaakt omdat hij niet in het bezit was van een leurkaart en dat zijn wagen niet ingericht was zoals voorzien door het ministerieel besluit op de visleurhandel.

Deze persoon werd door de rechtbank vrijgesproken omdat hij niet aan leurhandel deed. Hiervoor werd zelfs een getuigschrift bekomen van het bevoegde ministerie.

In het Sociaal Verweer lezen we een vraag van een lezer die : partikulieren aan huis bedient. Hij stuurt eerst prospectussen naar bewoners van verscheidene gemeenten om klanten te maken die aan huis wensen besteld te worden, 't zij om de maand, 't zij om de veertien dagen. De klant die hierin belang stelt stuurt die kaart ondertekend terug. Pas daarna gaat hij bij de klant om de bestelling op te nemen en enkele dagen later om het bestelde af te leveren.

Bij levering wordt aan de klant gevraagd of er moet teruggekomen worden met dezelfde bestelling, tenware de klant opnieuw schrijft.

Dit is geen leurhandel, vermits :

1. de bestelling aan huize door gevestigde handelaars aan een vaste klientele, waarvan de behoeften juist of bij benadering gekend zijn.

2. de bedrijvigheid van de handelaar of handelsfirma die, na een rechtsstreekse publiciteit of in de bladen voor enig artikel of goederen, vanwege partikulieren, die geprospecteerd werden, hetzij bestellingen, hetzij verzoeken om een bezoek aan huize uitlokt, niet op de toepassing van de wet op de leurhandel valt.

Personen die dergelijke handel bedrijven, moeten dus geen leurkaart bezitten en ook geen gemeentelijke taks betalen.

Deze bepaling is zeer nuttig voor de leurhandelaars die een paar klanten hebben in een of andere gemeente, welke ze regelmatig bezoeken om de bestelde waar af te leveren. Aldus zijn ze er niet aan gehouden de plaatselijke leurtaks te betalen.

VERLOF IN HET VISSERIJBEDRIJF TE OOSTENDE

Volgende bedrijven in de visserij hebben zich akkoord verklaard de periode van 14 tot en met 22 juli te nemen als verlofperiode :

1. — **Scheepswerf :**
Wwe Denye
Loy A.
Hillebrant
Deweert
Panesi
Borrey
2. — **Scheepssmederij :**
Schockaert
St Martin
Surveillant
Pottier
Duyck
Deleersnijder
3. — **Draaierij :**
Baert
Declodt
Dedrie
4. — **Scheepsmotoren :**
Valcke
Peil
Goetghebeur
5. — **Koperslagerij :**
Tavernier
Ch. Simon
6. — **Electriciens :**
Moyaert
Opderynck
H. Lapeire
7. — **Schilder :**
H. Van Eycken
8. — **Touwslagerij :**
J. Beyen
Vissersverbroedering
H. Verburgh
G. Van Putte en Zoon
Brys

SEM-CARELS

RECHTZETTING

In de voorstelling van enkele motorentypen door SEM-CARELS op de markt gebracht, in ons blad van 15 dezer, is een vergissing geslopen. De verklarende tekst voor de foto motor 253bis staat verkeerdelijk onder foto motor 292bis — en omgekeerd.

Onze lezers gelieven hiermee rekening te willen houden.

(Vervolg van blz. 5)

Arbeidsongevallen

de Z.507, prikte zich bij het splitsen van een stalen kabel in de linker-middelvinger.

VLIETINCK Augustin, matroos op de Z.514, werd door de deklouper gestoken in de linker voorarm. Hierdoor is hij tijdelijk werkonbekwaam.

NIEUWPOORT

Terwijl hij, in het visruim staande, een ben vis aannam, liep VAN ELVERDINGHE Joannes, matroos aan boord van de N.22, een verrekking op van de linkerarm.

CALCOEN David, matroos aan boord van de N.434 «Galloper», kreeg een slag van een enterhaak tegen het hoofd, waardoor hij een diepe kneuswonde opliep.

DE EXAMENS IN DE VISSERIJ

Zijn geslaagd in het examen voor :

a) Leerling-schipper :

Deley Leo, Oostende ; Morbee Joseph, Heist ; Desaever Albert, Nieuwpoort ; Ballieul Pieter, Nieuwpoort ; Lambrecht Gilbert, Nieuwpoort ; Meyers Marcel, Heist a.-Z ; Vanhulle Gilbert, Heist ; Provoost Gustaaf, Bredene ; Beyen Gustaaf, Oostende ; Ghys August, Oostende ; Malesys Maurits, Oostende ; Lambrecht Raymond, Oostende ; Geronpre Marcel, Oostende ; Ostyn Christoffel, Oostende ; Bollenberg Leopold, Oostende ; Huyghebaert Lucien, Bredene ; Hoozee André, Bredene ; Van Hecke Roland, Bredene ; Delanghe Roger, Bredene ; Bassens Joseph, Ibis ; Derudder Gilbert, Ibis ; Vercnocke Gaston, Ibis ; Dobbelaere Alexander, Heist ; Van Haecke Willy, Heist ; Brouckaert Camiel, Heist ; De Vlieghe William Heist.

b) Schipper 2e klas (zonder diploma van leerling) :

Duyck Fernand, Oostende ; Vandepitte Roger, Devos René, Carron Maur., Heist ; De Landmeter Jacques, Zeebrugge ; Janssens Valère, Heist ; Janssens Charles, Zeebrugge ; Dhauw André, Heist.

Schipper 2e klas (met diploma van leerling) :

Popelier Jozef, Uitkerke ; Droogenbroot André, Traatsaert Roland, Oostende ; Elegeert François, Bredene, Goes Michel, Oostende ; Van Torre Urbain, Savels Oscar, Elias Leon, Heist ; Trotteyn Albert Blankenberge.

c) Schipper 1e klas

Brys Roland, Verleene Lucien, Pots Robert, Danneel André, Oostende ; Calcoen Louis, Stene ; Lycke Marcel, Oostende.

d) Vergunning van schipper :

Serie Franciscus, Oostende ; Vandierendonck Gustaaf en Moens Carlos, Zeebrugge ; Couhysder René, Heist ; Schoolaert Marcel, Nieuwpoort ; Calcoen Marcel, De Panne.

Onderzoeksraad voor Zeevaart

Woensdagnamiddag kwam te Oostende de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bijeen onder voorzitterschap van dhr Anthonis. Dhr Pluymers vervulde het ambt van rijkskommissaris.

HET VERGAAN VAN DE Z.288 OP 9 JULI 1955

De Z.288 «Huguette-Annie» verliet op 30 juni 1955 de haven van Oostende, ten einde de visserij te gaan bedrijven in de omgeving van Helgoland. Het vaartuig bereikte zijn visgrond op 1 juli 1955 rond 19 uur.

Op 2 juli 1955 rond 10 u. werd de visserij stilgelegd wegens slecht weder. De Z.288 zette koers naar de haven van Helgoland, die bereikt werd rond 13 u.

De Z.288 koos terug zee op 3 juli 1955 rond 16 u., hervatte zijn visserij op 3 juli rond 19 u., die hij regelmatig uitvoerde tot 9 juli 1955 rond 5,30 u., ogenblik waarop de schipper een trilling en daarop een schok in het achterschip voelde. De Z.288 bevond zich dan op ongeveer 5 mijl in het Z.O. I-4Z van het lichtschip P8.

Enkele ogenblikken nadien begon het vaartuig gevaarlijk water te maken. Niettegenstaande de inspanningen van de bemanning kon het vaartuig niet vlottend gehouden worden, zodat het, nadat de volledige bemanning door de O.131 aan boord werd genomen, rond 6,15 u. zonk en in de golven verdween.

De Z.288 toebehorend aan dhr Vlietinck Eugene, was een Belgisch houten vissersvaartuig gebouwd in 1945.

Het vaartuig dat in februari 1955 een volledige schouwing onderging door de Zeevaartinspectie, was voorzien van het bewijs van deugdelijkheid nr 3396 geldig tot 28-2-1956.

De Z.288 stond onder het bevel van dhr Desomer Camiel, 46 jr, drager van het brevet van schipper 2e klas.

Ter openbare terechtzitting van 23 mei 1956 nam de Raad betrokken schipper Desomer C., alsook de getuigen Verleene Fr. en Tahon R., respectievelijk stuurman en motorist aan boord van de Z.288 in verhoor.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

- op 9 juli 1955 rond 6 uur waaide de wind in de omgeving van Helgoland uit het Noorden, kracht 1 tot 2. De zee was kabbelend met een lage lange deining ;
- het lichtschip P8 bevindt zich in de positie 54°16'N 7°11'30"E ;
- De Z.288 ligt gezonken in de positie 54°10'N 7°22'E weze 7,5 mijl in het 135° waar van het lichtschip P8 ;
- op de plaats waar de Z.288 gezonken ligt, staat er, ten opzichte van het peil van gemiddeld laag water springtij, een diepte van ongeveer 20 vadem ;
- in de omgeving van de plaats waar de Z.288 gezonken is ligt er geen enkel gekend wrak op hetwelk de Z.288 met een diepgang van 11 voet zou hebben kunnen stoten ;
- De Z.288 liep op 4 januari 1953 vast op de Haaks gronden, tengevolge waarvan het vaartuig gevaarlijk lek sloeg. De Z.288 onderging de nodige herstellingen te IJmuiden en koos terug zee op 19 januari 1953. Op 20 januari 1953 werd er vastgesteld dat het schip water nam onder de stervenbus. Niettegenstaande het regelmatig pompen stond op 21 januari het water tot tegen het vliegwielt. De haven van IJmuiden werd terug

aangedaan, teneinde er de nodige herstellingen aan steven, stervenbus en huidnaden te laten uitvoeren ;

- op 16-2-1955 onderging de Z.288 de jaarlijkse schouwing door de Zeevaartinspectie. Deze schouwing gaf geen aanleiding tot bijzondere opmerkingen ;
- op 12 april 1955 had er een schouwing plaats op het droge met om de volgende opmerkingen :

- Achterschip boven kapellegat : naad dicht en plaatsen van een nieuwe keernagel aan schroefsterven.
- Huidplanken in goede staat.
- Bronzen schroef met 3 bladen in goede staat. Schroefasspel normaal. Zeekraan en zuigrooster nagezien, 24 fundatiebouten in goede staat.
- op 28 april 1955 werd de Z.288 geschouwd te Zeebrugge op de kuisbank ;
- De koppen van de bouten van de bevestigingsplaat, achtersteven en schroefaskoker, enz... waren ingeënt en werden vervangen.
- Al het hierboven overwogen is de Raad van oordeel dat alhoewel hij niet over de vereiste gegevens beschikt om met juistheid en zekerheid de rechtstreekse oorzaken van het lekslaan en vergaan van de Z.288 te bepalen, dit lekslaan en vergaan dan toch in iedere geval niet kan toegeschreven aan :
- Het stoten op de bodem of op een wrak ;
- Een te grote snelheid bij zware zee ;
- Een beroepsfout of een nalatigheid vanwege de schipper of een lid der bemanning van de Z.288 ;
- De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad hoort ook nog schipper Zonnekeyn Joseph die op 31 jan. 11. met de O. 119 «Clara-Simone» op de lichtboei van de Oostendse Bank West liep. Na onderhoor geeft de schipper toe dat hij deze boei niet op stuurboordzijde mocht laten. Hij bekent ten oosten over de boei te zijn gelopen.

De rijkskommissaris spreekt onmiddellijk zijn strafvordering uit en eist dat Zonnekeyn zou bestraft worden met een vermaning. Uitspraak op 11 juli.

Daarna verschijnen nog schipper Gonzales Carolus en matroos Ackein Robert van Z.226 «Artevelde» en schipper Deprez Gerard van Z.425 «Research». Beide vaartuigen kwamen bij operaties in verband met de spanvisserij met elkaar in aanvaring. Hierbij blijkt dat Deprez zonder reden van koers veranderde en daarbij nog verwaarloosde deze koerswijziging te laten gepaard gaan met de voorgeschreven signalen.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De Raad is de mening toegedaan dat er, ernstige vermoedens bestaan dat het lekslaan van de Z.288 dat het vergaan van het vaartuig voor gevolg had, zou dienen toegeschreven aan een geleidelijke ontzetting van het achterschip ; ontzetting die zijn oorsprong vond in vroegere ondergane vermoeienissen van het schip, en die het warmlopen van de schroefas in de schroefaskoker en het breken van de stervenbus voor gevolg zou gehad hebben.

De 0.905 verkocht

De O.305 toebehorende aan de rederij Motorvisserij werd verkocht aan de rederij Boels, die enkele maanden geleden de O.315 verloor.

DE PREMIËN AAN SCHEEPSJONGENS

Men zal zich herinneren dat in een der laatste gemeenteraadszittingen dhr Vroome een voorstel deed voor het geven van een premie aan de scheepsjongens ter visserij die slaagden in hun eksamen. Dit werd door de gemeenteraad aangenomen en er werd gevraagd aan de gouverneur een afgevaardigde van de provincie te willen aanduiden in de commissie die zich met de toekenning van deze premiën zal bezig houden.

Thans heeft de gouverneur van de provincie medegedeeld dat hij eerstdaags een bijeenkomst zal houden met de verschillende afgevaardigden van de kustgemeenten die het aanbelangt (Oostende, Nieuwpoort, Zeebrugge en Heist) om dit ontwerp op provinciale voet te onderzoeken. Hopen we dat deze wijze beslissing een gunstig gevolg zal hebben voor de visserij aan onze kust.

UITSLAG TOMBOLA PRONOSTIEK- WEDSTRIJD « NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

Hieronder geven we nogmaals de lijst van de winnende nummers van de tombola, getrokken op het pronostiekfeest van «Het Nieuwsblad van de Kust».

28529 27741 23344 32694 22779 29902
26449 31836 36471 38704 20021 28022
27033 34155 24818 35885 24878 30366
20733 38520

Omslagen : 975 - 2120 - 1630.

De prijzen van deze tombola en deze van de pronostiekwedstrijd van «Het Nieuwsblad van de Kust» moeten VOOR 8 JULI OP DE BURISSTRAAT, 18, ZIJN AFGEHAALD.

Alle niet afgehaalde prijzen worden na deze datum eigendom van de inrichters.

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISSERIJBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18

OOSTENDE

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

ZES PERCENT VOOR HAVENARBEIDERS

Het kollege van Rijksbemiddelaars in Nederland heeft zijn goedkeuring gehecht aan de verhoging van de lonen der havenarbeiders met zes percent, ingaande 1 juli. De havenarbeiders van IJmuiden, die betrokken zijn bij de vislosregeling, behoeven dus niet tot 1 september te wachten om de loonsverhoging in Nederland, die in feite een loonronde is geworden, gerealiseerd te zien.

CKV IJVERT VOOR VISSERIJPENSIOEN

Voor de eerste maal heeft de Centrale van Zeevarenden ter koopvaardij en ter visserij (C.V.K.) te Utrecht de algemene jaarvergadering gehouden. De C.V.K. kwam vorig jaar tot stand na de bedrijfs-taksgewijze reorganisatie van het vervoerswezen in het N.V.V. De groei van de nieuwe organisatievorm heeft zich voortgezet, uitgesloten de vakgroep visserij, hetgeen ongetwijfeld een gevolg zal zijn van de stakingen op de trawlervloot.

De in het najaar 1955 in goede sfeer gevoerde onderhandelingen met de reders leidden tot het resultaat, dat allerwegen, aldus de C.K.V., is gewaardeerd. Er heerst dan ook teleurstelling, dat de reders afwijzend staan tegenover de drie percents uitkering over 1955 en de verhoging van de gages tot een maximum van zes procent. De voorzitter van de C.K.V., dhr P. de Vries, van mening, dat het visserijapparaat van Nederland sterk is verouderd door een conservatieve bedrijfsvoering, waarbij te weinig aandacht werd geschonken aan noodzakelijke investeringen voor vlootvernieuwing. Hij was van oordeel, dat het tempo van de vlootvernieuwing, die thans eindelijk op gang is gekomen, zo hoog mogelijk moet worden opgevoerd, opdat de verouderde schepen sneller kunnen worden afgestoten.

De C.K.V. huldigt het standpunt, dat het vraagstuk van de modernisering van het Nederlandse visserijbedrijf niet op de juiste wijze zal worden opgelost indien de sociale consequenties ervan niet bij voortdurende in het oog worden gehouden.

Voorts zal bij het ontwerpen van nieuwe schepen het vraagstuk van de bemanningssterkte niet mogen worden vergeten en daarbij zullen ook meer moderne opvattingen van de werk- en rusttijden tijdens de visserij tot stand dienen te komen. Het personeelsverloop is tenslotte het grootst in die bedrijven, waar aan het sociale probleem onvoldoende aandacht wordt geschonken. De activiteit van de C.K.V. zal zich in de komende jaren voor de visserij speciaal richten op de toepassing van de sociale verzekeringswetten op de kottervloot, uniformering van de arbeidsvoorwaarden van de vissers, redelijke uniforme bemanningsschalen voor de gehele vloot en het in leven roepen van een bedrijfspensioenfonds voor het hele visserijbedrijf.

IJMUIDENS VISSERIJBEDRIJF VERZETTE DE BAKENS NIET

In Nederland kan men, wanneer men het visserijonderwijs onder de loupe neemt, in zekere zin voldaan zijn, aldus de directeur van de Visserijschool te IJmuiden in het jaarverslag over 1955. De school te IJmuiden werd uitgebreid, te Katwijk werd een nieuwe school geopend, de voorwaarden voor een goede opleiding zijn verbeterd, maar of dit door de leerlingen, die voor stuurman zeevisvaart worden opgeleid, naar waarde wordt geschat, blijft de vraag. De ervaring leert, aldus de directeur, dat velen het belangrijke vak visserijkunde als overbodige leerstof beschouwen.

Vele leerlingen trachten zo vlug mogelijk in het bezit van het diploma te komen, dat tot nu toe alleen gericht is op het veilig varen. Door opneming van het vak visserijkunde in de programma's voor het Rijksexamen kan hierin een verandering tin goede komen, meent dhr Verwaijen. Ook het visserijbedrijf moet hartige opmerkingen van de directeur dezer school slikken. In het visserijbedrijf en dan speciaal te IJmuiden, aldus de directeur, heeft men te weinig oog voor de mogelijkheid om jonge mensen op te leiden voor hen aan te trekken tot het trawlervisserijbedrijf. In 1955 is weer eens gebleken, hoe groot het tekort aan ervaren personeel op de trawlervloot is.

Vooraf in het hoogtijseizoen van de verse haring is het een onmogelijkheid om de vloot te bemannen. Eenzelfde bemanningsschaarste is weliswaar waar te nemen bij het koopvaardijpersoneel, maar daar valt het gemakkelijker het tekort aan te vullen met minder deskundig personeel. Het is al meermalen in de jaarverslagen van de gemeentelijke visserijschool betoogd, dat voor de jonge leerlingen na het behalen van het diploma geen plaats aan boord van de IJmuidense trawlers beschikbaar is. Zij zijn aangevoerd om op de kotters te varen.

Velen gaan echter naar de koopvaardij en vooral de eerste blijkt de knapen van de visserijschool gaarne te plaatsen. Al met al factoren, aldus de directeur der school, die ertoe meehelpt, dat het visserijbedrijf te IJmuiden van jeugdige personeel verstoken blijft. Het oud vaderlandse spreekwoord «Als het getij verloopt, verzet men de bakens» heeft men in IJmuiden zeker niet toegepast. Een der eerste stappen van het bedrijf zal moeten zijn het vergemakkelijken van de plaatsingsmogelijkheden voor de jongens van de visserijschool op de trawlers.

De directeur der school bepleit opnieuw de stichting van een internaat bij de school en voorts het in de vaart brengen van een varend schoolschip. Als aanvulling op de tweejarige dagkous zou dit zeer zeker grote voordelen bieden.

«ANNIE» DOOR DEENSE SCHIPPER BESCHULDIGD

De schipper van de Deense kotter E.30 «Nordkysten» (uit Esbjerg, Denemarken), dhr H. Ebsen heeft voor de Raad voor de Scheepvaart aldaar verklaard, dat hij op de Doggerbank op 7 juni is aangevaren door de Katwijkse motorlogger KW.54 «Annie» van de firma N. Haasnoot te Katwijk aan Zee. De Deen lag te vissen, toen de Nederlander plotseling op de kotter invoer, ramde en zware schade toebrengt. De Deen hebben nog getracht met de Katwijkers in contact te komen, maar de KW.54 voer door en bekommerde zich niet om de Deen. De Raad voor de Scheepvaart in Denemarken zal nu trachten een verklaring van de bemanning van de Katwijkse logger te krijgen.

PREMIERE VAN «VISVERZORGING AAN BOORD»

Vrijdagmorgen 6 juli gaat in het Haagse theater «De Uitkijk» van het gemeentemuseum te Den Haag de première van de nieuwe Nederlandse visserijinstruktiefilm «Visverzorging aan boord», voor een groot deel in IJmuiden en aan boord van de Wieringse kotter «Marvanna» opgenomen door de Haarlemse cineast Albert Brosens.

De nieuwe rolprent bedoelt de juiste behandeling van de vis aan boord van vissersvaartuigen te bevorderen, teneinde de konsument een zo goed mogelijk produkt te verschaffen. De film werd vervaardigd in opdracht van het ministerie van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening en naar aanwijzingen van de direktie der Visserijen.

(Zie vervolg blz. 12)

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en HARINGGROOTHANDEL Export KATWIJK aan ZEE (Holland). Telefoon : Kantoor 3444 (2 lijnen - buiten kantooruren : 2092 - 2283). Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank : De Twentse Bank. Postbus 15. Telegramadres : «Rijnstroom». (107)

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)
Tel. 5637, 4524.4822
Na 6 uur : 4732-4595
Specialiteit : schelvis, kabeljauw, makreel, — haring, enz. —

(80V)

Brief uit Yerseke

Nr 599

YERSEKE 23-6-'56

OVER ZEEMOS, KRABBEN, KREEFTEN, ROG, MOSSELS EN OESTERS

Reeds eerder schreven we in ons blad iets over het vissen op zee-mos, beter bekend als : weerbomen. Het zijn zeplantjes die zich hechten aan stukjes schelp steentjes of iets dergelijks. Zo op 't eerste zicht vertonen ze wel enige overeenkomst met bepaalde varensoorten. Sommige mensen hebben gaarne zo'n weerboompje in een met water gevulde fles. Nu worden deze plantjes gedroogd, geprepareerd en geparfumeerd en vinden vooral in Amerika goede aftrek.

Tot vóór kort werd lukraak gevist op deze waterplantjes, doch meest van eind juni tot begin augustus. Nu evenwel bepaalde het Visserijbestuur, dat pas per 2 september mag worden begonnen en mag worden doorgevist tot einde maart.

In hoofdzaak zou dit zijn gedaan om een ongestoorde mosselzaadval te bekomen. Dit is vanzelf best maar of de vissers er mee tevreden zijn weten we niet. Wel weten we dat de krabbenvissers niet tevreden zijn. Heel weinig krabben werden gedurende dit seizoen aangebracht. De vermoedelijke reden van zo povere vangst ? De late lange strenge winter ! De kreeftvisserij is naar verhouding wellicht nog slechter. Daar zijn de resultaten van zo'n aard, dat reeds meerdere vissers hun vistuig (de korven) ophaalden en aan den wal brachten, hoewel tot half juli dus nog een hele maand mocht worden gevist.

De roggenvisserij is eveneens zeer bedroevend. Ook daarmee hield men voortijdig op om reden van uiterst slechte resultaten. Hoewel nog niet officieel wordt «gemonsterd» werden toch reeds verschillende monsters mosselen van ver uiteen gelegen percelen geschoond, gekookt en het netto visgewicht opgenomen. Hoorden we in 't begin van de week al van een visgewicht van ruim 20 kg (per 100 kg) nu werd 25 kg vastgesteld. Niet onbemoedigend voor deze tijd van 't jaar. Wijl we nu voor het aller grootste deel met jonge mosselen te doen hebben is alle reden aan Wezig om goede kwaliteit te verwachten als straks (9 juli) de uitvoer kan beginnen, zoals is vastgesteld. Verleden week schreven we dat de prijsverhoging die vorig jaar werd toegepast gehandhaafd zou worden ondanks de zo veel grotere voorraad. Nu lezen we echter in ons plaatselijk blad met betrekking tot kwaliteitseisen en prijzen dat die «voorlopig» dezelfde zijn als vorig seizoen. Wellicht nog kans op een kleine prijsdaling ? Het weer werkt evenmin als verleden jaar mee om een vroege broedval te kunnen verwachten.

Het water was nog 1 graad kouder dan verleden jaar deze tijd. Toch was er zij het laat verleden jaar nog een redelijke broedval. De laatste 3 miljoen grote oesters die op vernietiging wachtten passeerden deze week de gritmolen. Die komen dus niet meer aan de markt. De oesterkwekers zijn zeer dankbaar voor deze wel harde maar afdoende maatregel. Althans zo schrijft ons plaatselijk blad.

NIEUWS UIT IJMUIDEN EN NEDERLAND

HALCHEF C. H. VOS JUBILEERT OP 2 JULI

De halchef bij het Staatsvissershavenbedrijf te IJmuiden, dhr C.H. Vos zal op 2 juli veertig jaar in dienst zijn van het bedrijf. Als veertienjarige jongen kwam hij als leerling afslager in losse dienst. Het leerling-zijn ging er op 1 juni 1925 van af en op 1 november 1937 volgde de promotie van afslager tot eerste afslager. Dhr Vos werkte toen onder leiding van halchef Heykoop, van wie veel te leren was. Op 1 juli 1946 volgde tenslotte zijn benoeming tot halchef van het Staatsvissershavenbedrijf, mede een gevolg van zijn liefde voor het bedrijf, de kennis van de hallen en IJmuiden en de vlotte manier van optreden.

Ook op ander terrein beweegt de hr Vos zich. Voor het jeugdwerk is hij nog altijd in touw. Vele jaren was hij voorts voorzitter van de personeelsvereniging van het Staatsvissershavenbedrijf. Op 2 juli zal dhr Vos vrijaf hebben, zoals gebruikelijk is bij het bedrijf. Ondanks de drukke maandagmarkt, zal het ongetwijfeld nog drukker worden aan Kennemerlaan, 194 te IJmuiden.

BOUW VOOR TRAWLER VAN 1.000 PK KAN BEGINNEN

Bij de Sleephelling Maatschappij te Scheveningen zal binnenkort worden begonnen met de bouw van een vierde schip in de serie van de SCH.101, SCH.54 en SCH.196. Deze trawler zal echter de beschikking krijgen over een 1.000 PK MWM motor en de holte wordt 4 meter. Het schip is bestemd voor de rederij J. J. v. d. Toorn.

De SCH.101 is vorige week bij de Sleephelling Maatschappij te water gelaten. Het schip heet «Johanna Maria» en is bestemd voor de rederij Jaczon. De lengte is 42,85 meter, de breedte 7,20 meter en de holte 3,60 meter. Het schip heeft een 600 pk industriemotor, kan 1.750 kisten vis en 600 kantjes haring bergen.

Ander nieuws van de vlootopbouw is :

In de haven van IJmuiden wordt op het ogenblik gewerkt aan de afbouw van de trawler «Ariadne» voor H. Gomes te Leidschendam. Dit schip is 36 meter lang.

Voorts wordt door de machinefabriek Hera gewerkt aan de afbouw van de grootste motortrawler, die na de oorlog voor Nederland is gebouwd. Het is de «Emma» IJM.15 voor de rederij «De Marezaten», een schip even langer dan 50 meter.

Van de N.V. Doggermaatschappij te Vlaardingen is de verbouwde VL.199 Martha Maria weer in de vaart. Het schip kreeg op de

scheepswerf A. de Jong NV een motor van Bolnes 400 PK. Voorts is het schip van een bakdek voorzien en het achterschip is dichtgebouwd. Ook de VL.190, 114 zullen een soortgelijke verbouwing ondergaan. Het ligt niet in de bedoeling de VL.190, 29 en 196 op te knappen.

« DE HOOP » NA VIJF WEKEN VAN EERSTE REIS TERUGGEKEERD

HET NEDERLANDSE hospitaal-, kerk- en weerschip «De Hoop» is dinsdag na een reis van vijf weken in het nieuwe haringseizoen te IJmuiden teruggekeerd. Na een week rust hoopt schipper W. Rog op 4 juli opnieuw met het schip zee te kiezen om de hulpverlening aan de vissersvloot weer op zich te nemen ; bijgestaan door de arts, de dominee, verplegers en de voltallige bemanning van de «De Hoop». Voor de eerste reis in de nieuwe teelt ging «De Hoop» op dinsdag 22 mei van Vlaardingen uit naar zee, toen ook de loggers van Katwijk, IJmuiden, Scheveningen en Vlaardingen ter haringjagerij uitvoeren. De «De Hoop» zette enige passagiers in IJmuiden aan land en 's avonds, stomend naar de 55e breedtegraad, werd de eerste kerkdienst, voorafgegaan door ds. Th. Swen, gereformeerd predikant te Vlaardingen gehouden aan boord en per radio uitgezonden.

Niet lang heeft de bemanning van «De Hoop» op werk behoeven te wachten. Reeds op de tweede dag, terwijl de eerste haringjagers met hun vangsten op weg naar Holland waren, werd 's morgens vroeg de hulp van de markonist ingeroepen voor een defekte radiozender. Ook dokter Ouderkerks advies werd gevraagd voor een aantal patiënten, waarvan er één in het hospitaal moest worden opgenomen.

Doordat de «Anton Dohrn» alvorens naar de thuishaven te stomen nog enige tijd op de Noordzee dienst kwam doen, werd het werk van «De Hoop» enigzins verlicht.

Het aantal behandelde patiënten op deze reis bedroeg 168 ; aantal opgenomen patiënten 22 ; aantal verpleegdagen 127 ; aantal afgegeven recepten 80 ; aantal radio-telefonische medische adviezen 62 ; aantal patiënten aan de wal gebracht 11.

Ds. Swen bezocht 37 loggers. Van de kerkdiensten, aan boord gehouden, werden 16 diensten per radio uitgezonden, waarvan 8 op zondagen.

Het aantal uitgevoerde reparaties aan boord van loggers bedroeg 35 ; het aantal radio-telefonische verstrekte adviezen 64.

Naar het K.N.M.I. te De Bilt werden 240 weerrapporten (O.B.S.-telegrammen) verzonden.

VOORAL SCHELVIS EN MAKREEL- AANVOER NAM TOE

Blijkens de cijfers van aanvoer en afzet over de maand april hebben in deze maand vrijwel alle beschikbare trawlers en bovendien een groot aantal trawlloggers deel genomen aan de trawlvissersrij op verse zeevis. Het aanbod was dan ook veel groter dan in vorige jaren april. Werd in april 1955 door de zee- en kustvisserij in Nederland 6.993.000 kg. vis aangevoerd, in april van dit jaar was het 8.565.000 kg. Vooral de aanvoer van rondvis nam toe : van 1.464 ton in maart van dit jaar tot 3.212 ton in april 1956. Het gestegen aanbod had echter een belangrijke prijsdaling tot gevolg : in maart f 0.59 en in april f 0.36 per kgr. rondvis.

Makreel werd in april van dit jaar in grote hoeveelheden aangevoerd. Van de aanvoer van 1.440 ton kwam 1.232 ton in IJmuiden aan de markt. De aanvoer van kabeljauw bereikte met een aanvoer van 492 ton een iets hoger peil dan in maart van dit jaar. Ruim 213 ton kabeljauw werd geëxporteerd, vooral naar België. Schol was ook in april met 1.152 ton ruim vertegenwoordigd. De uitvoer beliep 355 ton, vooral naar Engeland. Ook de tongaanvoer was met 719 ton be-

vredigend. Er werd 587 ton uitgevoerd, meest naar de zuidelijke landen.

De uitvoer van zeevis bleef zich derhalve gunstig ontwikkelen. Hij bedroeg 1.659 ton voor een waarde van f 2,50 miljoen. Afnemers waren België met 713 ton, West-Duitsland met 128 ton, Engeland met 390 ton, Frankrijk met 115 ton en Italië met 188 ton.

Ingevoerd werd 512 ton zeevis voor een waarde van f 405.000. Leveranciers waren West-Duitsland met 141 ton.

In april werd door de conservenindustrie makreel en verse haring verwerkt. De produktie was over het algemeen niet groot. Geëxporteerd werd voor een waarde van f 1,7 miljoen. De hoeveelheid was 1.068 ton.

AANVOER VAN HARING IETS MINDER

In de vissershavens Vlaardingen, Scheveningen, Katwijk en IJmuiden is tot en met 16 juni een aanvoer geweest van 42.787 kantjes haring. Vorig jaar was de aanvoer in de overeenkomstige periode 47.913 kantjes groot.

De uitvoer was dit jaar tot nu toe 10.537 kantjes tegen 10.075 kantjes in de overeenkomstige periode van 1955.

De heer Van Elslande gaat heen



Maandagavond had in het Hotel Wellington de uitreiking plaats van eretekens aan 25 leden van het personeel van één der grootste firma's van onze stad, namelijk de firma Valcke. Op dit feest werd terzelfdertijd het afscheid gevierd van een mens, welke van dicht en ver, in alle Zeevaart- en Visserijmiddens gekend is voor zijn schitterende prestaties, zijn knap oordeel en zijn werklust. Dit is de heer Van Elslande. Circa 150 man van de firma brachten een sponta-

ne hulde en een warm applaus aan de gevierde die de ouderdom van 66 jaar heeft bereikt en die door de heer Jacques Bonnevie toegeproken werd. Het is sedert 1902 dat de heer Van Elslande deel uitmaakt van deze firma en nevens de gebroeders Valcke de Firma Valcke heeft helpen uitbouwen tot één der grootste werkhuizen van onze streek.

Wat al bloemen en geschenken hem ten dele vielen, hoeft niet gezegd. Wie de heer Van Elslande kent, weet hoe gewetensvol hij steeds zijn taak heeft volbracht en hoe om het even welke visser-reder bij hem thuis opzoekt om zaken te discussiëren en te helpen.

Men ging naar Mr Van Elslande vooraleer bij Pietje Valcke te komen en toen de heer Pierre Valcke het ongeluk had tijdens de oorlog te sterven, was het steeds de heer Van Elslande aan wie men zijn nood ging klagen. Alle vissers en reders, van klein tot groot, waren hem gelijk en het mag gezegd dat men nooit tevergeefs bij hem aanklopte.

De heer Van Elslande staat bekend als een zeer goedhartig mens. Nu hij zich uit de zaken van de Firma Valcke zal terugtrekken, mag gezegd dat hij behoorde tot die slag mensen, die nooit geen rust gekend hebben. Of hij aan dit alles ineens zal kunnen verzaken is een andere zaak.

Wij hopen het voor hem en wij hopen in het bijzonder dat die rustperiode van lange duur moge wezen, want hij heeft het zeker verdiend.

«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)

DE BELGISCH NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1956

Is verkrijgbaar door storting van 175 fr. op P.C.R. nr 41.89.87
van «Het Visserijblad», Oostende.

Vermeldt op Uw strook: «Visserijalmanak».

Verder is de almanak ook verkrijgbaar op volgende adressen:
Hand in Hand, Oostende; Hand in Hand, Zeebrugge; Onderlinge
Visafslag, Oostende en Noordzee Boekhandel, Vindictivel. 22, Oostende.

IN NEDERLAND

Verkrijgbaar in Nederland: NV. Observator, West-Zeedijk, 52,
Rotterdam - C, Nederland.

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)

Berichten aan Zeevarenden

BELGIE

13-71(T) — Lombardzijde
Zeewaartse schietoefeningen
Zie B.a.Z. 1-9(T)-1956.

Gedurende de weken van 25 juni
tot en met 7 juli 1956 zullen schiet-
oefeningen uitgevoerd worden door
artillerie in de grote sector.

Deze oefeningen worden gehou-
den op de werkdagen van 0700 tot
1030 GMT (0800 tot 1130, plaatselij-
ke tijd) en van 1230 GMT (1330
plaatselijke tijd) tot zonsonder-
gang. Zij worden 's zaterdags ge-
schorst om 1130, plaatselijke tijd.

De schikkingen van B.a.Z. 1-8-
1956 zijn van kracht.

Med. SSAM Nieuwpoort 18-6-56
— H.22675.

NEDERLAND

13-72 — Westerschelde
Konijnenschor

Lichtsectoren gewijzigd

Positie: ong. 51°22'.3N 4°07'.0E.

In het groen-rood-witte onderbro-
ken licht Konijnenschor zijn de
stroomopwaartse sectoren gewij-
zigd.

Het licht is thans zichtbaar:
rood van onder de wal (074°) door
E tot in 091°; wit door S tot in
203°; groen, dekkende de rode
stompe ton nr 58 en de rode licht-
boei nr 60, tot in 250°; wit tot in
264°; rood tot in 273°; overigens
wit.

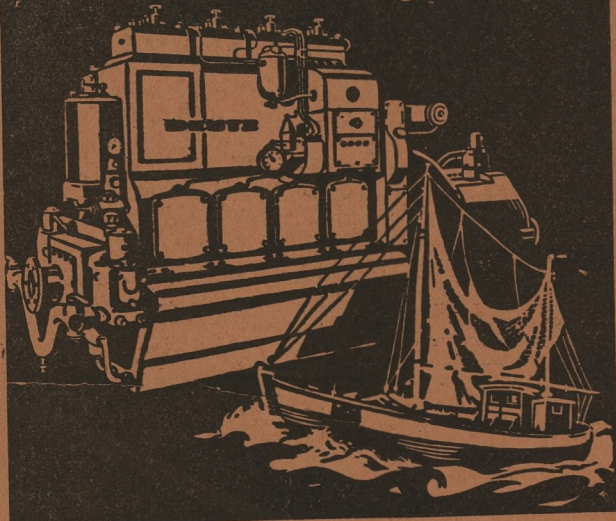
Zie Belg. kaart «Schelde» en
Lichtenlijst 1953 — Nr 224.

VERGELIJKENDE AANVOERSTATISTIEK VAN VERSE VIS - MAART 1955-1956

Soorten	Gewicht in kgr.		Waarde in Fr.		Gemiddelde prijs	
	1955	1956	1955	1956	1955	1956
IJslandse kabeljauw						
groot	1.276.972	978.756	6.037.340	5.020.660	4.73	5.13
midden	140.104	49.514	720.660	259.830	5.14	5.25
klein	5.250	90	23.630	580	4.50	6.44
Totaal	1.422.326	1.028.360	6.781.630	5.281.070	4.77	5.13
Noordzee kabeljauw						
groot	568.443	640.665	4.160.105	4.647.504	7.32	7.25
midden	244.072	165.092	1.241.500	1.003.498	5.09	6.08
klein	42.900	62.166	302.157	458.907	7.04	7.38
Totaal	855.415	867.923	5.703.762	6.109.909	6.67	7.04
IJslandse schelvis						
groot	109.564	133.100	1.061.960	1.198.400	9.69	9.00
midden	337.918	238.323	1.689.267	1.319.330	5.00	5.53
klein	179.661	79.300	914.180	451.084	5.09	5.67
Totaal	627.143	450.723	3.665.407	2.968.814	5.84	6.59
Noordzee schelvis						
groot	—	860	—	7.280	—	8.46
midden	888	8.953	6.150	70.320	6.92	7.58
klein	4.005	24.194	37.260	215.550	9.30	8.91
Totaal	4.893	34.007	43.410	293.150	8.87	9.62
Schol	524.158	463.704	4.135.591	3.746.698	7.89	8.08
Rog	266.807	359.998	2.034.462	2.593.067	7.62	7.20
Tarbot	47.728	59.350	1.355.450	1.672.865	28.40	28.19
Tong	283.985	355.530	11.465.460	12.716.117	40.37	35.77
Wijting	260.127	328.030	1.898.626	2.168.690	7.30	6.61
Andere soorten	1.157.928	1.291.852	7.204.962	8.394.793	6.22	6.49
Totaal bodemvis	5.450.510	5.239.477	44.288.760	45.945.173	8.12	8.77
Bastaardmakreel	300	—	600	—	2.00	—
Volle haring	—	412	—	3.850	—	9.34
Sprot	—	183.655	—	689.017	—	3.75
Makreel	—	60	—	390	—	6.50
Andere soorten	—	40	—	340	—	8.50
Totaal pelagische vis	300	184.167	600	693.597	2.00	3.77
Garnaal	90.637	477.322	2.624.275	10.030.594	28.95	21.01
Andere	31.769	8.009	138.641	83.579	4.36	10.43
Totaal schaal- en weekdieren	122.406	485.331	2.762.916	10.114.173	22.57	20.84
Algemeen totaal	5.573.216	5.908.975	47.052.276	56.752.943	8.44	9.60
IJslandse vis	2.482.130	2.001.027	13.073.599	11.703.531	5.27	5.85
Noordzeevis	2.968.294	3.238.450	31.215.161	34.241.642	10.51	10.57

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

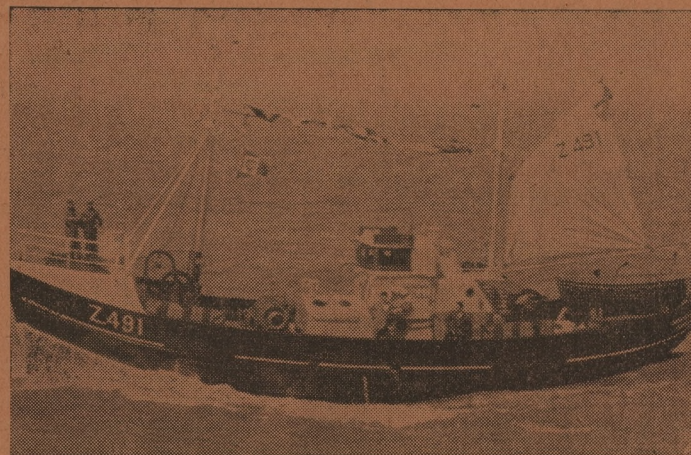
(32V)

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)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

NIEUWE WERFKAAL, 2 p.v.b.a.

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 :

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Luik

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

185V

