



Het VISSERIJBLAD

1 maart 1954 ?



⊕ Aanvoerhavens

● Distributiecentra

Benelux-visdistributiekaart

Adreslijst van Nederlandse Firma's

METAALHANDEL «IJMUIDEN»

fa F. Vrijhof en Zonen

Industriestraat, 14 — IJMUIDEN
Telefoon 4932 (K 2550) Na 5 uur:
5451 en 6432.

Bank : Ned. Middenstandsbank
IJmuiden

Handel in bruikbare materialen, 2e
hands machines en non-ferro meta-
len. (144)

IJMUIDEN-STORES

IJMUIDEN SCHEVENINGEN
Tel. 4447 Tel. 552700

Uw adres voor :

Zout - Vlagen, enz., enz.
Staaldraad — Netwerk
(106)

Hoogwater

JANUARI

16 Za	10.59	5.01	41	12
	23.31	17.38	43	10
17 Zo	11.58	6.14	43	10
	—	18.42	—	8
18 Ma	0.22	7.07	45	7
	12.46	19.35	46	7
19 Di	1.08	7.58	46	5
	13.28	20.14	48	6
20 Wo	1.50	8.37	47	4
	14.07	20.55	49	5
21 Do	2.29	9.18	48	3
	14.40	21.33	49	6
22 Vrij	3.07	9.57	48	4
	15.18	22.07	49	7
23 Za	3.43	10.31	47	5
	15.54	22.41	47	8
24 Zo	4.16	11.03	46	6
	16.31	23.17	46	11
25 Ma	4.51	11.36	44	9
	17.03	23.47	44	13

De Belgisch-Nederlandse Visserijmanak 1954

Zoals we vorige week aankondigden, is de Belgisch - Nederlandse visserijmanak voor 1954 verschenen.

Dit werk is een onmisbare gids geworden voor al wie in visserij en vishandelsmiddelen werkzaam is of zakenrelaties heeft. Van alle kanten vraagt men ons om toezending.

Dit zal slechts geschieden na storting van de som van 157 fr. op P.C.R. nr 41.89.87 van S. Bollinne, Vindictivelaan, 22, Oostende.

Dit werk is verkrijgbaar :

IN BELGIE

Hand in Hand, Vindictivelaan, 20, Oostende.

Onderlinge Visafslag, Vismijn, te Oostende.

Onderlinge Visafslag, Vismijn Zeebrugge.

Boekhandel Dobbelaere, Marktstraat, Nieuwpoort.

Frans Timmerman, Kaai, Nieuwpoort.

Boekhandel, Heist.

Internationale Boekhandel, Tho-

mas Vanloostr., Opex, Oostende.

Noordzee Boekhandel, Vindictivelaan, 22, Oostende.

IN NEDERLAND

In Nederland kost dit boek 11,5 gulden en niet 10 gulden, zoals verkeerdelijk medegedeeld.

In Nederland is dit werk verder verkrijgbaar in hiernavermelde instellingen :

V. Van Toor, Oosthavenkade, 89, te Vlaardingen.

Boekhandel R. Boendermaker, Koningdwarsstr. 12, Den Helder.
Fa. J. van Beelen, Middenhavenstr. 66-70, Ymuiden.

Agentuur en Handelsmaatschappij, Ymuiden.

Ymuiden Stores, Ymuiden.

Jac. van Laar «De Kleine Stores», Ymuiden.

Fa. Wed. J. v. d. Toorn zn, Dr. Lelykade, 192-194, Scheveningen.

Fa. J.H. Erasmus, Scheldekade, 24, Breskens.

PRIJS VOOR NEDERLAND : 11,50 gulden. VOOR BELGIE : 150 fr.

NIEUWBOUW en OMBOUW van vissersvaartuigen. - Levering en revisie motoren.

MACHINEFABRIEK en TECHNISCHE HANDEL

H ZWART
IJmuiden

COMBINATIE

VERENIGDE IJMUIDER VISHANDELAREN (V.IJ.V.)

IJMUIDEN

Rijksvishal C 4. Telefoon afd. export 4477-4499 — Telegramadres : Viscombinatie — Bankier : Rotterdamse Bank n.v. (86)

Fa JAC. VISSER - CLOTS
ZEEVISGROOTHANDEL
— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreel
Import IJMUIDEN Export
(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737.
Telegram-adres «Visserclots».

T. VOOYS
KATWIJK-AAN-ZEE

Telefoon 2427
Haringhandel - Inleggerij
Eigen koelhuis (102)

HOTEL AUGUSTA

IJMUIDEN Restaurant-Café
Twee minuten van de Vishal
Telefoon 4217 (82)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S
VISSERIJ My n.v.

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

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij - Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw,
Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.
Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721

IJMUIDEN-HOLLAND (120)

W. KOK Antwerpen

Tel. 371005 — H.R.A. 99.002
PALING- en VISGROOTHANDEL
Levende en gerookte paling, zalm,
garnalen, vis. Speciale inrichting
voor het levend bewaren van paling.
Eigen vervoer per koelauto's
en coasten voor palingtransport.
Filiaal der firma W. KOK
Spaarndam Holland

ZEEVISHANDEL
BERTUS DEKKER

IJMUIDEN — HOLLAND
Tel. nr 5252-5044
Buiten Kantoortijd
8400 Santpoort
4596 IJmuiden

Telegram-adres
Viking - IJmuiden
Postbus : 566

Export — Import
Verse en bevroren vis en visfilets
(125)

ZEEVISHANDEL

PIETER DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524, 4822

Na 6 uur : 4732 - 4595

Specialiteit: schelvis,
kabeljauw, makreel,
— haring, enz. — (80)

DE TWENTSCHE BANK N.V.

IJMUIDEN

Tel. 4441-4442. Als deviezenbank
verlenen wij gaarne onze bemiddel-
ing bij de financiële afwikkeling
van exportzaken. (129)

Firma Thomas ADMIRAAL C.V.

HOOFDSTRAAT, 58 —

NOORDWIJK AAN ZEE

Telefoon 2666-2441 —

Telegramadres Fatoma

Specialiteit :

Gerookte bokking

Koelhuismaatjes

Steur en inmaakharing

N. PARLEVLIET Jr

REDERIJ en
HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoort 3444
(2 lijnen - buiten kantoorturen :
2092 - 2283). Machinaal schoonge-
maakte en gefileerde haring. Bank :
De Twentse Bank, Postbus 15. Tele-
gramadres : «Rijnstroom». (107)

FIRMA WED. J. BLOM

IJMUIDEN HAL D 25 en 26

Telefoon 4409 — K2550

SCHEVENINGEN Dr Lelykade, 46

Telefoon 551471 - K 1700

ZEEVIS- en HARING

GROOTHANDEL

FACTORY (99)

STEL'S OLIEHANDEL

AMERICAN LUBRICATING

IJMUIDEN

Tel. K. 2550 - 4575 - 6361

TRAWLERKADE, 64

(103)

KLAAS DE BOER

OLIEHANDEL — IJMUIDEN-URK

Verkoop van uitsluitend

Shell-producten

Ruime sortering in

Smeeroliën en Vetten

— Tevens Butagasdepot —

Tel. IJmuiden 4766 b.g.g. 5182

Tel. Urk 108 dag en nacht

(140)

Belgische zeeloodsen

in het gedrang.

Onregelmatigheden ontdekt

ZOUDEN DIENSTEN BEWEZEN
HEBEN AAN EEN ANTWERPSE
SLEEPDIENST

Als gevolg van een scheepvaart-
proces, dat onlangs in Nederland
heeft plaats gehad, zouden volgens
het agentschap Belga, onregelmatig-
heden ten laste van Belgische zee-
loodsen zijn ontdekt.

Zoals bekend neemt ieder schip
dat de Belgische territoriale wate-
ren binnenvaart, een Belgische zee-
loods aan boord. Deze loodszen zijn
Staatsagenten die afhangen van het
bestuur van Zeewezen.

Sommige loodszen zouden niettemin
diensten hebben bewezen aan
een Antwerpse sleepdienst. De be-
trokken loodszen zouden onderling
en met de sleepdienst door middel
van een geheime code hebben ge-
correspondeerd. Zodra zich een
averij of een ongeval voordeed,
zouden deze loodszen de bedoelde
maatschappij hebben gewaarschuwd
die haar sleepboten en haar reddings-
boten ter plaats kon zenden,
zelfs voor de kapitein de gelegen-
heid zou hebben gehad de betrok-
ken overheidspersonen te waarschu-
wen. Aldus zouden de werken door
de Antwerpse maatschappij zijn
uitgevoerd ten nadele van de ove-
rige belanghebbende firma's.

Men weet nog niet hoeveel loods-
zen zich met deze zaak zouden heb-
ben ingelaten. Een scheepvaartkaart,
waarop de tekens van de geheime
code zijn aangegeven, zou in beslag
genomen zijn.

De

Hoogwaterboekjes 1954

zijn verschenen !

Ze zijn verkrijgbaar in alle boek-

winkels van de Kust en bij :

Hand in Hand, Oostende.

Hand in Hand, Zeebrugge.

Frans Timmerman, Nieuwpoort.

Prijs : 5 frank.

Deze boekjes kunnen ook opge-
stuurd worden, mits storting van
bovenvermeld bedrag op P.C.R.
41.89.87 van het Visserijblad, Oost-
ende.

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER
Vindictivelaan, 22, Oostende
Tel. 72.523 — P.C.R. : 41.89.87

Verantw. Drukker-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 150 Fr.
Zes maanden : 75 Fr.
Drie maanden : 40 Fr.

Holland (1 jaar) : 12 Gulden
BUITENLAND (1 jaar) : 200 Fr.

Standpunten

1 MAART 1954 ?

Een datum die in gloeiende letters aan de horizon van ons visserijbedrijf opdoemt. Als een dreigende overstroming na een vernielende wolkbreuk...

1 Maart 1954, angstwekkend vraagteken van het ganse Belgische zeevisserijbedrijf, van reders zowel als van handelaars en visverwerkers. De voltrekking van een somber vonnis in Juli 1950 te Oostende getekend. De vraag, niet om wat het zal worden eens de Belgisch-Nederlandse grens opengesteld voor alle visverkeer, maar wel hoe erg het zal worden, wie het langst zal uithouden, wie misschien zal overblijven.

1 Maart 1954, moeten wij nog de betekenis van die dag herhalen ? De dag dat, nadat twee jaar geleden het verkeer van vis van meer dan 40 cm. vrijgegeven werd, nu ook de vis van minder dan 40 cm. zal mogen in ons land stromen.

x x x

De Belgische diepzeevisserij is veel sterker ontwikkeld dan deze Nederlandse tak van de visserij. De aanvoer ronde vis (van meer dan 40 cm.) is veel groter dan de aanvoer van deze soorten in Nederland. De prijzen van deze vis liggen niet op een vast peil in België, op sommige ogenblikken, gedurende bepaalde seizoenen, zijn ze zelfs uiterst laag en worden grote partijen verwezen naar de vismeelfabrieken.

Op deze gegevens steunend werd de voorspelling gedaan dat de stroom ronde vis zich zou richten van België naar Nederland en er voor ons bedrijf, in plaats van nadeel, veel voordelen te verwachten waren. We hebben altijd sceptisch gestaan tegenover deze beloften. We dachten aan de fabel van de vos en de kraai.

En inderdaad, de kraai heeft ja gezegd en de kaas is in het bezit van de vos gekomen. De statistieken tonen duidelijk aan hoe Nederland, ondanks zijn mindere productie, er toch toe gekomen is zijn uitvoer naar ons land meer dan te verdriedubbelen.

Nochtans heeft Nederland gedurende deze periode ook een zekere hoeveelheid vis afgenomen. De cijfers lijken wel hoog — op het eerste zicht althans. Maar het is ons onmogelijk uit deze cijfers enige conclusie te trekken, omdat we niet kunnen vergelijken daar Nederland tijdens de voor-unie steeds halsstarrig geweigerd heeft Belgische vis te kopen. Deze cijfers mogen betrekkelijk hoog zijn, ze zijn lager dan de toename van de Belgische invoer aan Nederlandse vis sinds 1 Maart 1952. De prijzen daarentegen die Nederland aan ons betaalt zijn belachelijk laag. Het ziet er bijgevolg naar uit dat Nederland een uitwisseling doet aan visproducten, maar het voordeel der deviezen naar zich toe strijkt.

Nederland koopt enkel en alleen Belgische vis als de prijzen belachelijk laag zijn. Welke voordeel heeft deze eenmaking dan gebracht aan onze visserij, aan onze Belgische handelsbalans ?

Er is meer. Waar het de Nederlandse handelaars toch zo gemakkelijk is door te dringen op Belgisch grondgebied en hun waar rechtstreeks, zonder Belgische tussenpersonen, aan de kleinhandelaar of aan de verbruiker te leveren, heeft er tot nu toe nog geen enkel Belgische handelaar of firma één voet kunnen zetten op het Nederlandse visterrein.

Zelfs de aankopen door Nederlandse handelaars in België, worden gedaan door Belgische firma's die enkel mogen optreden als «agent», of die de vis enkel tot aan de grens mogen brengen. En dagelijks zien we zelfs Nederlandse vrachtwagens in de vismijn te Oostende om de vis op te laden voor Nederland gekocht.

Hoewel Nederland, met zijn min-ontwikkelde diepzeevisserij, betrekkelijk grote hoeveelheden ronde vis van doen heeft, geeft het

enkel de voorkeur aan de Benelux-partner als er zaakjes te doen zijn, zoniet koopt het zonder blikken of blozen de vis bij de zoveel goedkopere buurlanden : Denemarken, Noorwegen of Zweden.

Niet enkel deze fictive uitvoer van Belgische vis naar Nederland kan ons tot de vollediging van het Benelux-avontuur lokken. 1 Maart 1954 is een dreiging voor de middenslagvisserij in ons land, terwijl het met onze hoogzevisserij sinds 1 Maart 1952 nog niet beter is gegaan dan uit talrijke beloften had mogen verwacht worden.

x x x

Het is geen geheim dat de middenslagvloot in Nederland veel sterker is dan bij ons, de visgronden door deze eenheden bevestigd liggen in het onmiddellijke bereik van de Nederlandse vissers en bovendien helpen talrijke economische en sociale factoren, zij het ook gedeeltelijk kunstmatig in het leven gehouden door de regering, om dit bedrijf in stand te houden.

Dit laat de Nederlanders in de eerste plaats toe veel goedkope te produceren dan onze middenslagvisserij dit vermag, terwijl ook de vangsten door de meer en kortere reizen, aanzienlijk hoger liggen.

Normaal mag dus verwacht dat, mocht 1 Maart 1954 nog een Belgische toegeving betekenen, een ongehoorde stroom vis van min dan 40 cm. (platvis) uit Nederland naar België zal komen, met uitschakeling van alle Belgische handelaars. De periode tussen 1 Maart 1952 en 1 Maart 1954 heeft ons reeds een voorsmaakje gegeven van wat ons te wachten staat.

Nederland zal in elk geval onze markt overspoelen met schol en andere gewone soorten, waarmede ze in eigen land geen weg weet, doch waarvan de vraag in ons land ook beperkt is. Zullen de Belgen, die over 't algemeen de voorkeur geven voor andere vissoorten, plots hun smaak richten naar de Nederlandse import ? Dit betwijfelen we ten zeerste, maar in elk geval zal de hoeveelheid van die soorten die normaal afgezet wordt in ons land, geen Belgische vis meer zijn.

Voor de tong is de toestand enigszins anders. Tong is in hoofdzaak een exportproduct, zowel in Nederland als in België. In ons land houdt de uitvoer de prijs van deze vissoort op, in Nederland is het een waardevol deviezenproduct.

Door de opgeschroefde Nederlandse export, naar Frankrijk en Zwitserland, komt het een of tweemaal per jaar voor dat de tongenprijzen in Nederland iets hoger liggen dan in België. Zullen wij dan tongen uitvoeren naar Nederland voor de binnenlandse consumptie ? Hoeveel tong wordt er feitelijk geconsumeerd in Nederland ? Deze uitvoer is bijgevolg zeer problematisch, maar wat niet problematisch is, is het feit dat Nederland gedurende de perioden dat deze vis bij hen goedkope is, wel niet zal aarzelen om onze tongenproductie van de Belgische markt te verdringen.

De tongenprijzen zullen zich in beide landen naar elkaar richten. De Nederlandse prijs zal iets hoger worden, de Belgische iets lager. Maar juist deze verlaging kan onze middenslagvisserij absoluut niet meer dragen na de magere jaren die ze doorgemaakt heeft.

En wat zal gebeuren met onze uitvoer naar die landen die nog enigszins de prijs ophouden ? Het zal Nederland niet moeilijk vallen, dank zij de talrijke exportfaciliteiten die de Nederlandse uitvoerders genieten, de Belgische productie te verkopen in derde landen, onder de prijs van onze exporteurs, en naderhand zelf de aankoopsprijs op de Belgische markt te bepalen, eens onze uitvoerders van de vreemde markt verdrongen.

Deze ervaring hebben we immers opgedaan waar het gaat om Belgische ijle haring in Duitsland en Tsjecho-Slowakije.

Wie de Beneluxtaart met de grote visverbruikcentra en de aanvoerhavens bekijkt, zal het gauw opvallen hoe de verdeling van het hinterland zal zijn na 1 Maart 1954.

De Nederlandse verbruikcentra liggen te ver verwijderd van onze aanvoerhavens om onze handelaars toe te laten Nederland te bevoorraden. En waar de Zeeuwse eilanden op het eerste zicht gunstig gelegen zijn, worden deze in de eerste plaats rechtstreeks bevoorrad door de talrijke haventjes en vlootjes.

De grote Nederlandse verbruikcentra liggen in de onmiddellijke nabijheid van de grote Nederlandse havens.

Maar bovendien is de afstand van onze havens naar de Belgische grote centra even groot bijna als die van de Nederlandse aanvoerhavens naar dezelfde plaatsen. Brussel, Antwerpen, Mechelen, Luik, Luxemburg kunnen even gemakkelijk bevoorrad worden uit Scheveningen of uit IJmuiden, dan uit Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort. Terwijl de Nederlanders door de lage vervoerkosten bovendien nog een grote troef in handen hebben. Onze vrachtwagens rijden met een chauffeur en een begeleider, die overuren, Zondagwerk, enz. extra moeten betaald hebben, terwijl de Nederlandse camions het met één voerder stelen die doorlopend het zoveel lagere loon dan in België ontvangt. En hoe staat het dan met de prijs van motorbrandstof, viskisten, ijs, enz. ?

We mogen gerust een lijn trekken van uit Scheveningen over Antwerpen, Brussel tot Charleroi zelfs en zeggen dat alles wat op en ten Oosten van deze lijn ligt door Nederland, en wat bewesten deze lijn ligt, door onze havens zal bevoorrad worden in vis.

Als compensatie krijgen wij dan de Zeeuwse provincieën — gedeeltelijk — in zoverre de eigen vloot niet voldoende vis aanvoert en de havens van Breskens, door de betere toestanden en prijzen in de Nederlandse visserij uitbreiding zal nemen en ons nog Gent en omliggende otnemen. We denken hierbij aan de Urkervloot die nog om een bestaan, afzetgebied en haven zoekt...

De Nederlanders zullen wel nooit bekennen dat dit kaartje hen voor de geest heeft gezwefd toen ze, jaren geleden, aandrongen op de verwezenlijking der visserij-Benelux. Hun voortdurend aandringen om toch maar de verwezenlijking door te zetten, lijkt ons op zijn minst verdacht.

x x x

Het is geen gevoelsargument dat wij te voorschijn halen wanneer wij eisen dat de middenslagvisserij, het familiebedrijf, een doelmatige bescherming zou genieten.

Deze familienijverheid is het grootste economisch bezit en sterkte van ons visserijbedrijf. Het is die tak die de eeuwen doorstaan heeft, splits bloei- en crisisperiodes. Het is die tak die blijft bestaan als de grote maatschappijen ten onder gaan. Het is die tak die de basis is van wat onze visserij in het verleden is geweest en tot wat het bedrijf nu uitgegroeid is. Neemt men deze basis weg, dan zal het ganse bedrijf onherroepelijk in elkaar storten.

Ook de Nederlandse visserij doorstaat een crisis, het verwacht juist dat de redding zal komen van de Benelux-unie. Is het niet ongezonder op een buitenlands bedrijf te teren om het eigen bedrijf gezond te maken. Wij zoeken in ons land oplossing voor de moeilijkheden waarmee we te kampen hebben.

Laat ons in een versmelting van twee zieke nijverheden niet de gezondmaking zoeken noch van het ene noch van het andere, maar elk in eigen midden de ziektekiemen uitroeien om vervolgens, waar het mogelijk is, de eenmaking te overwegen er ernstig voor te bereiden.

Het is onmogelijk een of andere tak uit het economisch leven van een land te nemen en deze te versmelten met de overeenkomstige tak uit een ander land. In onze moderne samenleving is ons visserijbedrijf zodanig vergroeid met het economisch geheel dat het niet strafeloos kan versmolten worden met een ander land. Want aan het visserijbedrijf zijn talrijke vraagstukken verwant : vervoer, sociale wet-

geving, lonenpolitiek, kostprijzen, financiën, om er slechts enkele te noemen.

In de Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal heeft men gepoogd beide producten onafhankelijk uit het economisch leven te snijden. Nu reeds begint men de gevolgen te gevoelen van deze ondoordachte daad : het land met de hoogste bijkomende kosten zal er het eerst het bijltje bij neerleggen.

Een herhaling van dit experiment kan of mag de zeevisserij niet dulden zolang niet gans de economie van ons land in staat is de integratie met Nederland gunstig door te maken.

x x x

Alle hoop en alle verwachtingen van ons Belgisch Visserijbedrijf zijn thans gericht op Minister Heger die de zware en lastige erfenis van Verkeerswezen heeft overgenomen. We hopen dat Minister Heger zijn vissers even goed zal kunnen beschermen als hij het met zijn boeren doet.

We durven eveneens hopen op het gezond verstand van de Nederlandse Overheid en visserijmiddens. Ook zij moeten inzien, vooral eer het te laat is, in welk avontuur zij zich werpen. Het zal hun schuld zijn, want de Belgische reders hebben het nooit gewild of gevraagd.

Want, na de ondergang van het Belgische visserijbedrijf zal de terugslag zich laten voelen op Nederland dat niet langer meer de concurrentiedruk uit het Noorden zal kunnen neutraliseren.

Wanneer het Belgische en Nederlandse visserijbedrijf moet geïntegreerd worden, laat het ons dan doen op een gelijke basis, met evenveel voordelen, rechten en zelfs... nadelen voor beide partners. Laat ons integreren op een basis die beide bedrijven toelaat normaal door te werken en uit te groeien tot een sterk geheel. Want overmorgen hebben wij de Europese integratie waar de Beneluxvisserijvloot haar rol moet kunnen spelen die in de eerste plaats verdedigend moet zijn.

Laat ons tegen dan een economisch sterke nijverheid opbouwen die zich zonder gevaar kan verenigen wanneer het nodig mocht zijn.

Het Benelux-avontuur is gewaagd, zowel voor België als voor Nederland en men zal ons nooit kunnen verwijten het Benelux-avontuur bekibbeld te hebben enkel en alleen om de Belgische visserijnijverheid te beschermen, wat in de grond reeds onze plicht is.

Jos. H. KLAUSING.

ONDERZOEKRAAD VOOR DE ZEEVAART

Zware straf gevorderd ten laste van matroos Brackx

Woensdagnamiddag kwam te Oostende de Onderzoeksraad voor Zeevaart bijeen onder voorzitterschap van de h. Julien Poll. De h. Descamps vervulde het ambt van rijkscommissaris. De Raad verklaarde de debatten in de zaak van O. 310 «Robert Vershelde» met schipper Carolus Pincket voor gesloten. Dit vaartuig verging tijdens de

spanvisserij. De Raad zal uitspraak doen op 3 Februari. Ook de zaak van O.299 «Gabrielle» met schipper Vileyn Georges werd verdaagd. De zaak van O.78 «Aline» waarin betrokken is schipper Gonzales werd uitgesteld op verzoek van de verdediging.

ACHTIEN MAANDEN SCHORSING GEVRAAGD VOOR MATROOS BRACKX

De Raad hoorde de h. Descamps in zijn requisitorium in de zaak van het vergaan van O.65 nabij het eiland Texel, scheepsramp waarbij drie mensenlevens te betreuren vielen. Het openbaar ministerie wees er op dat gebleken is dat vele scheepsrampen mogen toegeschreven worden aan zorgeloosheid en gebrek aan verantwoordelijkheidszin. Ook hier werden grove tekortkomingen vastgesteld. Gezien het gevaarlijk kustgebied en de weersomstandigheden moest de schipper Hubert Van Acker zelf de wacht gehouden hebben. Ook bij de tewaterlating van de reddingsboot werden onbegrijpelijke fouten begaan. Door een beter uitzetten van de boot zouden wellicht geen mensenlevens te betreuren zijn geweest.

De rijkscommissaris duidt echter als voornaamste oorzaak van de ramp de nalatigheid van matroos Brackx aan die verzuimde de schipper te verkwijten en aldus niet handelde volgens de gegeven onderrichtingen. Hij vraagt dan ook voor de betrokken matroos een schorsing van 18 maanden in de hoedanigheid van stuurman of als man van de wacht.

De Raad zal op 27 Januari uitspraak doen.

Lezers schrijven ons

Bij het verschijnen van ons blad op zijn nieuw formaat, ontvingen we volgende brief :

Bij het verschijnen van het VISSERIJBLAD kan ik, als secretaris van het propagandacomité voor meer visverbruik te St. Amandsberg niet laten mijn gelukwensen aan te bieden. Wij zijn bijzonder erkentelijk voor deze inspanning. De grootheid van onze viswereld en van onze visstiel moet het streven blijven voor immer.

We stellen er prijs op vooral en overal propaganda te voeren, opdat wij ook voor ons kostbaarste bezit : de zee en de vissers eerbied zouden bekomen van ons volk. Daarom dient alles aangemoedigd wat van aard is deze eerbied en liefde voor de zee en de vishandel in het binnen- en buitenland te bevorderen.

Daarom wens ik van ganser harte het Visserijblad geluk om het verdienstelijk werk dat in het verleden verricht werd en dat, iedereen is er van overtuigd, ook in de toekomst zal gepresteerd worden.

Het is herhaalde malen voorgekomen in Schotland dat gretige lezers hun exemplaar van «The Fishing News» voor de neus van de verkoper wegkopen.

De Schotten weten klaarblijkelijk wel wat ze eerst moeten nemen : het meest waardevolle.

Natuurlijk zullen de dieven gerechterlijk vervolgd worden.

Wilt gij U in België niet blootstellen aan moeilijkheden, zorg er dan voor dat U regelmatig 'op de hoogte zijt van het visserijnieuws. Zorg er dan VOORAL voor dat U regelmatig het VISSERIJBLAD ontvangt.

Hoe ?
Door het vast bij Uw koper te bestellen.

Nog beter ?
Door een abonnement te nemen door storting van 150 fr. op P.C.R. nr 41.89.87 van het VISSERIJBLAD te Oostende.

De abonné's van het NIEUWSBLAD VAN DE KUST kunnen van een abonnement op het VISSERIJBLAD genieten mits betaling van de gunstprijzen van 100 fr.

Wij zorgen er voor U op de hoogte te brengen van wat U aanbelangt en geven U bovendien nog technische voorlichting voor reders en handelaars.

Donedrdag 21 Januari :
ZITDAG ZEEBRUGGE
Donderdag 4 Februari :
ZITDAG ZEEBRUGGE
Zaterdag 6 Februari :
ZITDAG NIEUWPOORT
Donderdag 18 Februari :
ZITDAG ZEEBRUGGE
Vrijdag 26 Februari :
FILMAVOND OOSTENDE
Elke dag (behalve Vrijdag):

RAADPLEGING
DOCUMENTATIE
VOOR DE LEDEN



DE SPREUK
VAN DE WEEK

VERZORGDE VIS =

PROPAGANDAVIS =

DURE VIS

De les uit het Dawson-conflict

Dank zij de solidaire actie van reders en vishandelaars in Engeland, heeft Dawson zijn activiteit moeten opgeven. Het is nutteloos nog eens deze geschiedenis te herhalen.

We willen alleen wijzen op de goede verstandhouding welke gehoorst heeft tussen reders en handelaars in Engeland. Zowel reders als handelaars hebben er begrepen dat de houding van Ysland in het uitbreiden van zijn territoriale waten ten nadele was van de reders. De handel heeft vooral begrepen dat de schade die de Engelse reders door deze maatregel ondervinden, ook uiteindelijk op hun activiteit zijn tefugslag zal hebben.

Niettegenstaande de pogingen van Ysland om de tekorten op de Engelse markt aan te vullen door rechtstreekse landingen van de eigen vloot, kon de handel niet ingaan op dit voorstel en schaarde zich eensgezind aan de zijde van de Engelse reders.

Toen kwam Dawson met zijn grootse plannen en zijn miljoenen.

DE ACHTERSTALLIGE BIJDAGEN VOOR DE GEMEENSCHAPPELIJKE KAS

Het Ministerie van Arbeid en Sociale voorzorg, waartoe de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij is overgebracht, heeft in het verleden getoond weinig begrip te hebben voor de vraagstukken van ons bedrijf.

Op een ogenblik dat het zeer slecht gaat in kust- en middenslagvisserij, zonder de diepzeevervisserij te vergeten, komt men aandringen met achterstallige bijdragen met drie jaar terugwerkende kracht, alsof het nog niet voldoende is dat V.O.Z.O.R. bijdragen met terugwerkende kracht nog niet afgelost zijn, dat Nieuwjaar de periode is van grote kosten en afbetalingen en nieuwe fiscale aanslag.

Weet het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg dan niet dat het de visserij alsnog onmogelijk is ook deze schuld te voldoen en dat de komende Benelux-unie het nog moeilijker zal maken om nieuwe verplichtingen en schuldafkorting aan te gaan?

En ook hier bleef de handel volledig afwijzend en solidair met de rederijen.

We schreven vroeger wel eens dat we enigszins schrik hadden voor de uitslag van het Dawsonconflict, omdat we niet wisten hoe sterk de Dawsongroep eigenlijk was en dat, door de afmetingen die het aannam en de rechtbaarheid die aan de moeilijkheden en de plannen van Dawson gegeven werden, vooral door de pers, een goede en grote publiciteit ontsproot bij het Engels publiek.

Dawson heeft er het bijltje moeten bij neerleggen. Engelse reders en handelaars waren, natuurlijk, veel beter op de hoogte van de toestand dan wij, Belgen. De reclame die rond het Dawsonconflict werd gemaakt zal wellicht enigszins ten goede komen aan de vis en het visverbruik. Iedereen heeft zijn mening gevormd in Engeland — voor of tegen. Ook nu weten wij niet wat de opinie is van het Engels publiek, maar we vinden het gepast van de Engelse reders thans met een reclame-actie te starten voor de Engelse vis. Dit is gebruik maken van de geschapen atmosfeer.

Maar de grootste les die we uit deze strijd kunnen trekken voor ons Belgisch visserijbedrijf is wel deze, dat door eendrachtige samenwerking, niet alleen tussen de rederijen, maar ook in samenwerking met de handel, deze nijverheid zijn belangen best kan dienen.

PROPAGANDAMATERIAAL

BIJ DE VLEET...

De vasten begint binnen een zes-tal weken, de periode van de grote visverkoop, maar ook de periode van grote concurrentie van eieren, kaas, enz... Wie geen of weinig reclame maakt loopt kans weinig te verkopen. Maakt bijgevolg reclame voor Uw product, laat de klanten niet Uw deur voorbijlopen. En leer hen vis bereiden: geef hen een receptenboekje.

Alle nodige materiaal is te bekomen, zonder dat ge ver moet lopen: V.B.Z., vismijn, Oostende — telefoon: 73503 — ook een kaartje met de bestelling er op is reeds voldoende.

De vergroting der Netmazen

We hebben vroeger reeds de uitslag van de jongste conferentie te Londen besproken inzake maatregelen die getroffen werden om de overbevissing te keer te gaan.

Vorige week hebben we het officieel bericht vanwege de Zeevisserijinspectie gepubliceerd. Met ingang van 1 April zijn dus de nieuwe, vergrote netmazen van toepassing en worden de minimummaten van de aangevoerde vis verhoogd.

Het is te begrijpen dat deze maatregel commentaar uitlokt in alle visserijmiddens. Nochtans wensen wij te wijzen op het feit dat deze maatregel reeds vroeger van kracht zou geweest zijn (en zelfs met groter netmazen voor de tongenvissers) had het Verbond der Belgische Zeevisserij niet tussengekomen bij de bevoegde Overheid. Thans hebben de reders drie maanden tijd om hun materiaal aan te passen aan de nieuwe maten. Anderzijds hebben we nu ook de verzekering dat ALLE landen die de Noordzee bevissen deze verplichting zullen opleggen aan hun vissers, zodat we niet meer, zoals twee jaar geleden, alleen zouden staan en de aanvoer in alle Noordzeevisserijlanden op dezelfde wijze zal beperkt worden.

Strengere controlemaatregelen zullen getroffen worden, niet alleen in België, maar ook in de andere landen. En dat is tenslotte maar goed ook voor de toekomst van het bedrijf. De aanvoer is de laatste jaren dermate toegenomen dat de prijzen er onder te lijden hebben gehad. De nieuwe maatregelen zullen eerst en vooral een vermindering van de aanvoer teweeg brengen. Hopelijk en zelfs zeer waarschijnlijk zullen de prijzen volgen, zodat de mindere aanvoer wel gedeeltelijk zal gecompenseerd worden.

Mocht de visserij iets minder opbrengen, dan dienen en reders en vissers te begrijpen dat deze overbevissingsmaatregelen dringend nodig waren om de toekomst van hun bedrijf te beschermen. Want het is zeker niet de moeite om nu de Noordzee leeg te vissen ten voordele van de vismeelfabrieken om binnen enkele jaren het grootste deel van het leven in de Noordzee te zien verdwijnen zodat, zoals nu reeds het geval is, verscheidene vaartuigen een visserij moeten kiezen die boven hun categorie ligt

om toch maar met een redelijke vangst thuis te komen.

HET VISRECEPT VAN DE WEEK

SCHELVIS MET MACARONI

Schelvis koken en van vel en graten ontdoen. De vis in stukjes verdelen en laten afkoelen. Voor 1/2 kgr. vis er twee eieren, die eerst geklopt werden, onder roeren.

Een 1/4 kgr. macaroni koken en verleken; bij voorkeur eerst de macaroni in staafjes breken.

In een soufflévorm, die eerst gevuld werd, afwisselend een laag vis en een laag macaroni leggen. Op iedere laag macaroni een weinig geraspte parmesankaas strooien. Bovenop enige klontjes boter leggen. Dit gerecht zal bij een matige warmte 25 minuten in de oven blijven. Opdienen met een peterselie of tomatensaus.

Dit recept komt uit het geïllustreerde receptenboekje uitgegeven door de Propagandavereniging voor Visverbruik, te bekomen aan 10 fr. 't stuk op het secretariaat van het V.B.Z. vismijn, Oostende.

V.B.Z. ZITDAG TE

ZEEBRUGGE

Donderdag 21 Januari van 3 tot 5 uur, gaat de volgende zitdag van het V.B.Z. te Zeebrugge door op het bureel van Hand in Hand — vismijn.

54)

**KOOPT
ALLES BIJ
SCAP**

Rouwhulde in de Kamer en Senaat voor de slachtoffers der ramp O.137

Bij de opening van de Senaat, op Dinsdag 12 Januari, werd volgende rouwhulde uitgesproken aan de slachtoffers van de O.137.:

De h. VOORZITTER (voor de rechtop staande vergadering): Een nieuwe ramp heeft de Belgische vissers getroffen.

Een vissersvaartuig uit Oostende is vergaan. Vier opvarenden zijn vermist. Uit naam van de Senaat, buig ik eerbiedig voor de rouw van de beproefde gezinnen en breng ik een diepgevoelde hulde aan de taaië moed waarmee onze vissers steeds hun gevaarlijke plicht vervullen op zee; de zee die de eeuwige verbinding is tussen de volkeren, — «de zee, de zee klotst voort in eindeloze deining», — maar die ook het graf is geworden van ontelbare jeugdige slachtoffers.

De h. A.E. JANSSEN (Minister van Financiën): De regering maakt tot de hare de woorden die U zo juist hebt uitgesproken om hulde te brengen aan de slachtoffers van de zee. Zij sluit zich bij U aan om aan de beproefde families haar diepgevoelde deelneming te betuigen.

In de Kamer van Volksvertegenwoordigers ging volgende plechtigheid door:

De h. VOORZITTER (voor de rechtstaande vergadering): Twee beroepen — het beroep van mijnwerker en dat van de zeeman — worden in ons land op bijzondere wijze in ere gehouden, wegens de moed en de wilskracht die van de beoefenaars worden geveerd en wegens de gevaren die er onvermijdelijk aan verbonden zijn.

Het jaar 1953 was, eilaas, rampspoedig voor beide. Verschillende rampen hebben onze bevolking van mijnwerkers in rouw gebracht en ook de zee eiste een zware tol van onze schippers. Nauwelijks is het jaar 1954 begonnen of weer slaat het wrede noodlot een bres in de rangen van onze dappere vissers. Het is met een gevoel van verslagenheid dat het land het nieuws heeft vernomen dat de Oostendse treiler «Sint Theresia van het Kind

Jezus», op enkele boogschuiten van de kust schipbreuk had geleden op de stroombank nabij Middelkerke, de noodlottige hindernis waarop reeds enkele jaren geleden een ander vaartuig van onze vissersvloot ten gronde ging. Eilaas, ditmaal hebben vier moedige zeelieden bij deze ramp het leven ingeboet.

Het is met een gevoel van beklemming dat we denken aan de strijd welke door twee van de slachtoffers, waaronder de kapitein, die vastgeklampt aan de mast van hun vaartuig, met de moed der wanhoop werd gevoerd tegen de ongenadige elementen om ten slotte door onverbidlijke koude verzwakt ten prooi te vallen aan de onstuimige zee en ook aan het tragische lot van de twee andere opvarenden, die door een woeste golf werden meegesleurd uit de reddingsboot waarin zij hun toevlucht hadden gezocht en in de zee een jammerlijke dood vonden.

Met ontroering breng ik uit uw aller naam hulde aan deze heldhaftige slachtoffers van de arbeidsplicht en ik betuig aan hun beproefde families, aan de weduwen en wezen ons levendig medegevoel in hun zware beproeving.

Ik beantwoord voorzeker aan uw aller verlangen wanneer ik de Regering verzoek aan de rouwende families elke morele leniging en materiële hulp te verschaffen waaraan zij in deze pijnlijke ogenblikken behoefte hebben.

De h. SEGERS (Minister van Verkeerswezen): Namens de Regering sluiten wij ons aan bij de treffende woorden die de voorzitter zo even uitsprak.

Wat onze vissersbevolking betreft, wensen wij ons met weemoed te buigen over de getroffen gezinnen. De Regering heeft niet opgehouden de nodige voorzorgsmaatregelen uit te vaardigen om de onvermijdelijke risico's tot een minimum te herleiden.

De Regering heeft haar rouwbeklag aan de getroffen gezinnen betuigd en heeft er over gewaakt dat hun de materiële hulp, waarop zij recht hebben, onverwijld wordt verleend.

BREVETTEN DIPLOMA'S EN VERGUNNINGEN VOOR DE KOOPVAARDIJ EN DE ZEEVISSERIJ

Volgende brevetten, diploma's en getuigschriften zijn in de loop der maand December 1953 toegekend:

BREVET VAN KAPITEIN TER LANGE OMVAART

Rasquin V. A.

BREVET VAN LUITENANT TER LANGE OMVAART

Van Eylen J.K.A. — Maes R.J.A.

BREVET VAN SCHIPPER TER KUSTVAART:

Lievens W.V.M.

BREVET VAN STURMAN TER KUSTVAART:

Decuyper R.A. — Legein A.F. —

Aspeslagh E. Th.

DIPLOMA VAN LEERLING TER KUSTVAART:

De Smaele R.A. — D'Hoore W.F.

— Vandermeeren H.J. — Peers H.A.

— Dom G.H. — Decreton P.R.C. —

D'Huysser N.H. — Dasseville J.E. —

Dedieu A.J. — Peraux M.P. — De

Goyssse F.J. — Luyten P.J. — Van-

denborne L.J. — Denaio Y.H. — Van

Gestel J.P. — Carlier L.L. — Boe-

hme R.F. — Vanvyve X.L. — Potjau

A.A. — Linnekens J.J. — Vermeren

P.E. — Salimei N. — Paquet M.E.

— Kervyn de Meerendre D.G. —

Gonda A.J. — Haverland L.J. —

Jassogne J.E. — Vrambout G.G. —

Fritsche H.J. — Fafchamps A.J. —

Ghislain E.J. — Delforge J.P. —

Leveau P.A. — Ghilain A.L. — Paquet

J.J. — Winter A. — Stormacq L.A.

BREVET VAN MECANICIEN

1e KLASSE:

Theus J.L.

BREVET VAN MECANICIEN

2e KLASSE:

Nyssen J.M. — Van Reeth R.J.

GETUIGSCHRIFT VAN SCHEEPSLEERJONGEN

TER VISSERIJ:

Bil A.P. — Deman H.J. — Dob-

bels H.A. — Wintein D.O.

ROUWBETUIGINGEN BIJ DE RAMP VAN DE O.137

Bij het Verbond der Belgische Zeevisserij kwam volgend rouwtelegram toe:

«Gelieve deelneming in zware slag over te maken aan families slachtoffers ramp O.137».

«Verenigde Visleurers Oostende»

We voldoen bereidwillig deze treurige opdracht en danken, in naam van de zwaar getroffen families, de Verenigde Visleurers van Oostende.

V.B.Z. FILMAVOND UITGESTELD

Wegens onvoorziene omstandigheden kan de V.B.Z. filmavond die zou doorgaan op Vrijdag 29 Januari niet doorgaan. Uitgesteld is niet verloren. We zorgen voor een fijn programma dat ook de moeilijksten zal bevredigen.

De leden van het V.B.Z. gelieven ons te willen verontschuldigen voor de onvoorziene moeilijkheden die zich hebben voorgedaan.

De wekelijkse brief van stierman Lèèze

Witte Bank, de 9 Januari

Beste Menschen,

Si, 'k hebbe daar onder mijn voeten gekregen van mijn vrouwe. Ze had die gazette gezien waar dat mijn proza in gedrukt staat en ze zegt also tegen me: zijt ge niet beschaamd in je oude dag nog in een gazette te willen schrijven en dan nog zulke dingen over de religie en over de paus en de bisschop, en dan nog al je dwaze praat. Wat moest ekik daarop antwoorden. Ten andere, 'k en had geen tijd om mijn mond open te doen, want als ze zij begint, dan is er geen uitscheiden meer aan. 't Is precies een fonograafplaat die begint te hakkelen: altijd maar 't zelfde. Wat heeft de goeie God toch gepeinsd om aan dat vrouwvolk een tong te geven, ja 't je moet Hij zekers verstrooid geweest zijn als hij bezig was met de vrouw te fabrikeren. 't Is onder andere voor die reden dat ik zo gaarne in zee gaan en vis vangen. Vis is stom en 't mogen nog vintjes of wuvetjes zijn, 'k en heb nog geen vis horen klappen. 'k Hadde beter met een vis getrouwd, maar ja, 'k zijn met mijn Euphrasie geschoteld. Wat wil je er aan doen. 't Vlees is zwak, zeggen ze altijd, 't is daarom dat ge veel vis moet eten, want vis geeft kloekte om al die miserie te doorstaan.

Voor van wat anders te spreken. Hebt ge van ze leven al zo een zotte markt gekend? De weken dat ze zouden moeten tongen eten, met Kerstdag en Nieuwjaar, gaan ze geen geld. De volgende week, 'k en hade wel niet vele vis aan boord door die storm, en 'k zitte met de daver op mijn lijf: 't zou weer eens een verloren reize moeten zijn. peinen ekik also, krijgen de tongen en al de andere vis daar een stuik naar omhoog. Enfin, we hebben er goed mee gevaren, maar dat maakt onze rekening niet effen. 't Is niet omdat ge een frank verdient om zeep te kopen dat ge met 't schuim in je oren moet lopen. Neen't, 't Er zijn veel meer reizen waar dat ge moet aan toesteken, dan dat ge over hebt: Il 't also niet!

En als ge dan een keer een goeie reize gemaakt hebt, dan zeggen de marchands zo langs hulder neus weg dat ik ze weer verdiend hebbe. M'hadden ze pertank dubbel en dik verdiend met dat slecht weer van de laatste dagen. 'k Zou wel een keer een vismarchand willen zien in zee gaan om te riskieren eens

een goeie slag te slaan. Ja's, ze blijven liever thuis en als er niets te verdienen is, kopen ze niet. Maar wij moeten 't jaar in, jaar uit leven op hoop van eens een goeie reize te maken die de schade van de andere reizen een beetje kan inhalen.

'k Zou ook eens willen weten of de marchands ook van die papertjes thuis krijgen van Vozor, van de kasse voor de visscherij en andere zulke dingen die op zekere goede dag het in hun hoofd krijgen nog achterstellen te vragen van drie, vier jaar geleden. 't Er liggen er elke reize een hoopje zulke brieven op mij te wachten, en als ge dan kontent zijt dat alles betaald is, dan steekt de fiscus ook een keer zijn neuze in je papieren om te zien of er nog wat overblijft en er ook een hoopje mee te scharten, 't schoonste part van je zoodje.

Dat krijgt ge allemaal kadeau voor je Nieuwjaar. Als ik van de reize thuis kwam, zei me vrouwe: Stierman, zet je maar aan je pupiter, er is een hoop brieven binnengekomen. En ik aan 't lezen: er was een hele hoop visietekaartjes en gekleurde postkaarten om me veel geluk te wensen, maar 't er was een andere hoop brieven, genoeg om al die schone wensen te laten vergeten. 'k Heb me aan mijn bureau achter de stove gezet en een keer mijn rekening gemaakt van achter op 't schoonste kaartje dat ik ontvingen hadde. Mijn schone reize stond er ook bij, nota bene. 'k Gaan 't cijfer niet namen, ge zoudt er te vele van verschieten. Maar de deze die ook een schip hebben zullen wel weten wat voor een getal dat dat aperpres is geweest.

'k Heb 't ook niet gezegd aan mijn Euphrasie, 't mens zoudt er niet van kunnen slapen en 't is al erg genoeg als 't slecht weer is dat ze wakker ligt. 'k Heb haar juist gezegd: Euphrasie, van Nieuwjaar gaat er van de jaren niet veel in huis komen, mijn kop staat er niet naar. Doet ze allemaal de komplimenten van mijn part en ik gaan weer naar zee, daar kan de factuur niet komen met al ze rare brieven rond Nieuwjaar.

En dezelfde dag waren 'k weer weg. En 't is also gekomen dat ik nu weer van op de Witte Bank aan 't schrijven zitte naar de gazette.

Daarmee is 't gedaan voor vandaag. 'k Wensen julder allemaal de goeie dag van verre en tot de naaste reize.

Stierman Lèèze

Hier Oostende-Radio

O S U

O S T

De Oostendenaar weet wel dat er ergens langs de Torhoutse steenweg een post is van Oostende-Radio, dat er te Middelkerke, langs de grote baan een station is met grote antennen en dan spreekt men nog te Oostende van de Watertoren.

Hoe zit dat allemaal in mekaar? De vissers kennen allen wel de vriendelijke stem van de Oostendse radiotelegrafisten: Hier Oostende-Radio, wat is er van Uw dienst? Een ogenblikje en de gevraagde verbinding komt tot stand.

Vertrouwde stemmen en mischien ook vertrouwde en bekende gezichten. We hebben niet kunnen laten, vanaf het ogenblik dat de nieuwe instellingen op Stene klaar waren, een bezoek te brengen aan dit verbindingsteken tussen zee en land. En ook de lezer zal het wel interessant vinden te weten hoe men daar met draadjes, draden en lampen de verste hoeken van de wereld weet te bereiken.

DE WATERTORRE

De naam is bijgebleven van de tijd dat Oostende-Radio nog ondergebracht was in houten barakken

nabij de grote Watertoren. De toren diende als antennemast. Het was toen nog de tijd dat de radio in zijn kinderschoenen stond en men met punten en streepjes elkaar poogde te begrijpen van op verre afstand.

Maar ook ons land deed mee aan de ontwikkeling en reeds in 1928 kwam Oostende-Radiotelefonie tot stand, die het mogelijk maakte gesprekken te voeren met vaartuigen op zee. De barakken waren te eng geworden en die nieuwe dienst werd opgericht in het gebouwtje van de Sabena, langs de Torhoutse Steenweg, bij het vliegplein.

Maar de moderne eisen gingen verder en Oostende-Radio volgde. De Watertoren werd verlaten en in 1932 werd de «exploitatie dienst» overgebracht naar Stene en terzeldertijd het zendstation te Middelkerke opgericht.

Aan de Watertoren bleef de barak staan en werd het Hoofdkwartier van Mr Vande Castele, hoofd van de inspectiedienst van de scheepsradio-inrichtingen. Hoe het mogelijk is in zulk een primitief gebouwtje nog een gezellig bureel in te richten, moet ge maar eens vragen aan Mr Vande Castele zelf.

Hij heeft ons echter rondgeleid op Stene en Middelkerke en aan vele vragen een antwoord gegeven, vergezeld van een hoop technische uitleg die toch nog wat zwaar viel voor ons nuchter verstand.

Toen na de oorlog de Duitsers alles opgeblazen hadden, werd de dienst opnieuw ingericht nabij de Watertoren tot wanneer men de vernieuwde gebouwen en instellingen opnieuw kon in gebruik nemen. En met de grote zaal die achteraan het gebouw te Stene is aangebracht, mogen we nu gerust zeggen dat onze dienst nu tot date geworden is. Waar de operatoren vroeger in kleine kamertjes moesten werken, zitten ze nu in een ruime luchtige zaal. Ge hebt het nooit gewaar geworden als ge de verbinding vroeg enkele dagen geleden dat ze verbeterd zijn, want die mensen blijven altijd even vriendelijk. Ge zoudt waarlijk eens Oostende-Radio oproepen vanuit zee om eens een aangename stem te horen...

ONTVANGPOST STENE

Moest het niet zijn van al de antennes en masten, ge zoudt het ge-

bouw te Stene aanzien als een gebouw dat daar niet op zijn plaats staat. Ge komt binnen langs gangen en deuren met allerlei kasten en kastjes, doodskoppen en bliksemschichten. Maar ge moet niet benauwd zijn, zegde Mr Casier, ze zullen niet bijten als ge er niet aan komt. We zijn er voorzichtig van af gebleven: ge kunt nooit weten.

Mr. Casier, de dienstleider van de exploitatiedienst was terecht fier zijn nieuwe installatie te laten bezichtigen en de nodige uitleg te geven.

Een lange, luchtige zaal, met uurwerken die zeer juist lopen (zet maar Uw horloge gelijk als ge binnen komt — eh Mike?) en op tafels alle mogelijke ontvangposten, luidsprekers, microfoons en toestellen waarvan we niet dachten dat ze bestonden.

Aan het ene einde de inrichting die werkt op korte golf: radiotelefonie (gesproken woord) en radiotelegrafie (punten en streepjes). In het midden nog een toestel met punten en streepjes en aan de andere zijde de meer luidruchtige post die vooral de verbinding tot stand houdt met de visserij: een paar luidsprekers, knoppen en knopjes, en ter zijde de ontvangstpost met de luidspreker voor de noodgolf.

Drie soorten verbindingen worden hier teweeg gebracht: en elke soort beschikt over twee toestellen — voor ontvangst — de uitzendposten staan te Middelkerke.

Voor de telegrammen zijn er teleprinters die rechtstreeks in verbinding staan met Antwerpen-Radio en met de post te Oostende. Vluggers kan het niet.

Elke avond worden de nieuwsberichten, langs de korte golf — in punten en streepjes — overgeseind naar de schepen op zee. En dit gebeurt met een automatisch seintoeleel waarin een lange papieren band geschoven wordt die voorzien is van talrijke gaatjes in groepen. Hetzelfde gebeurt met de weerberichten en berichten aan zeevarenden.

't Was juist gepast om een gesprekje te houden met de mailboot die voor de haven lag. In duplex — zodat het nutteloos was te zeggen: over, ge neemt de hoorn op en spreekt en luistert eenvoudig als in een gewoon telefoongesprek.

Voor de simplex-gesprekken, moet de radio-ouderling van Oostende-Radio nog tussenkomen: om die redenen is het gebruik van: over, stop en sluiten maar van doen. Meer en meer vaartuigen komen thans in het bezit van een duplex-toestel, zodat ook hier alle mogelijke verwarringen, moeilijkheden en tijdverlies, vermeden worden.

DRUK VERKEER

Als ge vraagt of het verkeer druk is, dan kijken de telegrafisten elkaar eens aan en halen dan een paar lijsten te voorschijn. Hoor maar. Nieuwjaardag waren er zeven telegrafisten van dienst die op een dag meer dan 500 telegrammen ontvangen en verzonden hebben. Dit is heel wat meer dan vorig jaar toen, tijdens de Kerst- en Nieuwjaarsperiode «enkel» 350 telegrammen verzonden en ontvangen werden.

(VERVOLG BLZ. 9)



Radio Oostende: jaarlijks 24.000 gesprekken en telegrammen met onze visserij en andere Belgische en vreemde vaartuigen op de wereldzeeën. We zien hier «het brein» van Oostende Radio aan het werk met onder de stations van Stene (rechts) en Middelkerke (links). (Foto's Michaël)

Marktberichten

Oostende

De aanvoer deze week was minder omvangrijk dan de voorgaande. Dit was vooral te wijten aan het minder goede weer. Dat er overal schaarste was aan vis blijkt uit het feit dat niet veel werd ingevoerd alhoewel de invoermogelijkheden ruim genoeg zijn om aan de behoeften te voldoen. Indien de prijzen dus hoog zijn deze week is dit niet de schuld van onze Belgische vissers, maar wel van de weersomstandigheden die een algemeen tekort veroorzaakten in de aanvoer.

In totaal brachten 45 schepen hun waar op de markt en voerden 8.613 bennen vis met 46.000 kgr. tongsortering aan. Dit is ongeveer 2.000 bennen minder dan de voorgaande week. De kwaliteit was echter opperbeter, zodat, indien de prijzen hoog waren, de vis toch niet boven zijn waarde werd afgezet. De 45 vangsten waren als volgt verdeeld: Vier IJslanders verdeeld over twee dagen brengen 3.800 bennen vis aan, waarvan de kwaliteit ver boven de middelmaat is, en waarvoor dan ook goede prijzen worden betaald.

De Noordzee brengt twee mooie vangsten van 550 bennen elk, terwijl van de Moray Firth 5 schepen samen 1710 bennen vis van uitstekende waarde aanvoeren. Hier geeft vooral de kabeljauw de doorslag, kabeljauw die werkelijk uitmuntend verzorgd is.

De Witte Bankers met 21, voorzien de markt van 1263 bennen vis en 40.700 kgr. tongsortering. Van de West worden 10 vangsten aangebracht die samen slechts 655 bennen vis en wat tong opleveren. Tenslotte komt de Oost de markt nog voorzien van 150 bennen vis en 3500 kgr. tong dit uit drie vangsten.

De markt deze week was voordelig zowel voor kopers als voor aanbrengrers en begon hoger dan de voorgaande. De stijging duurde de tweede dag voort en vertoonde op de sluitingsmarkt hier en daar dalingen in prijs.

Ook voor de tongen begon de markt hoger dan de voorgaande week; op de tweede marktdag duurde de stijging verder en op de sluitingsmarkt werd enkel voor voor-kleine en kleine sortering een stijging waargenomen, terwijl voor de andere een daling intrad.

Voor IJslandse vis werd de eerste dag de beste prijs betaald, daar hier op de sluitingsmarkt de daling omzeggens algemeen was, heilbot uitgezonderd.

Over het algemeen kregen de kopers goede waar voor hun geld, terwijl ook de aanbrengrers goede prijzen kregen voor hun waar.

ZATERDAG 9 JANUARI

Slechts drie schepen komen markten en brengen weinig vis aan. De laatste vooral, heeft omzeggens onbeduidende vangst, dit door het slechte weer van de laatste dagen. Samen 70 bennen vis en 1.300 kgr. tong. De kwaliteit van de aangevoerde waar is nochtans zeer goed.

Z.419	Witte Bank	4.200	102.580
B.603	West	600	9.590
O.257	West	400	3.540

MAANDAG 11 JANUARI

Kleinere aanvoer dan op de openingsmarkt van de voorgaande week, maar hogere prijzen. De kwaliteit is zeer goed en alle aangevoerde soorten zijn zlevende vers.

Vijftien schepen komen markten en brengen 2.063 bennen vis aan met 20.000 kgr. tongsortering. Twee schepen van de Noordzee brengen 1.100 bennen zeer mooie vis aan, voeg daarbij nog een vangst van de Moray met 350 bennen en u hebt 1.500 bennen vis van de beste kwaliteit.

Ook de tongen zijn goed verzorgd en maken zeer goede prijzen die hoger zijn dan deze van de markt van de voorgaande week ook andere vissoorten worden aan goede prijzen verkocht die volledig gerechtvaardigd is, gezien de waarde van de te koop gestelde vis.

MAANDAG 11 JANUARI

O.277	West	3.900	50.510
O.128	West		5.660
O.231	Noordzee	27.500	340.590
O.324	Noordzee	27.500	253.010
Z.459	Moray	17.500	241.740
Z.529	Witte Bank	4.500	118.160
Z.539	Witte Bank	5.500	126.390
O.268	Witte Bank	7.500	177.070
O.132	Witte Bank	5.550	130.390
Z.274	Witte Bank	4.000	125.360
O.246	Witte Bank	4.500	135.640

O.176	Witte Bank	5.550	157.550
O.337	Witte Bank	6.200	145.040
Z.528	Witte Bank	4.500	127.720
B.605	West		8.255

DINSDAG 12 JANUARI

De aanvoer is omvangrijker dan op de openingsmarkt, wat niet betel dat de kwaliteit even goed is. Vandaag zijn ook twee Yslanders binnen die 2.100 bennen fijn verzorgde vis aanvoeren. Van de Moray komen weer 2 vangsten (800 bennen) en hier heeft vooral de kabeljauw, hoofdbestanddeel van de aanvoer voor deze 2 vangsten, de beste zorgen ontvangen.

Wat de aanvoer van de andere visgronden betreft, hier geldt ook de regel, die stilaan algemene regel aan 't worden is, «uitstekende waar».

Wat de prijzen betreft er is een daling en een stijging voor de onderscheidene soorten tongen, terwijl alle andere vissoorten stijgen, met alleen dit verschil dat de stijging bij de ene soort niet zo beduidend is als bij de andere.

Voor de IJslandse vis wordt ook een zeer behoorlijke en overigens billijke prijs betaald. Het is een prijs die nooit behaald werd de voorgaande week, hoewel de aanvoer groter is.

O.316	IJsland	60.000	754.950
O.92	IJsland	45.000	504.500
Z.422	Witte Bank	5.500	146.470
O.183	Witte Bank	5.500	173.130
O.170	Witte Bank	4.500	159.660

O.329	Moray	20.000	302.090
O.267	West	3.500	47.160
O.7	West	1.000	23.200
O.276	West	6.100	103.930
O.215	Moray	20.000	281.710
O.33	West	3.000	41.760
Z.547	Witte Bank	3.500	85.240
O.345	West	1.000	22.950

WOENSDAG 13 JANUARI

Ongeveer dezelfde aanvoer als gisteren, zowel wat kwaliteit als kwantiteit betreft. De tongaanvoer echter is nogal wat bijgekomen bij gisteren. De IJslandse vis is wat minder van kwantiteit. Wat de verzorging van de onderscheidene vissoorten betreft, deze was evenals de vorige marktdagen, volledig in orde. Vooral de twee vangsten van de Moray Firth blonken uit, ook de IJslandse vissoorten waren goed verzorgd, zodat ook vandaag de koper uitstekende waar krijgt.

De tongsoorten dalen in prijs, de voor-kleine en kleine uitgezonderd, die iets stijgen bij de voorgaande dagen. Ook de tarbot stijgt voort. Kabeljauw en schelvis dalen in prijs, samen met hondshaai en wijting. Dus over het algemeen dalen van de ronde soorten, terwijl de andere hun peil houden van de vorige dagen of stijgen.

O.222	Witte Bank	4.000	109.480
O.294	IJsland	55.000	616.795
O.86	IJsland	30.000	266.350
Z.403	Witte Bank	4.400	105.620
Z.504	Oost	4.800	105.840
Z.530	Oost	3.700	99.450
O.295	Moray	13.000	198.950

	8-1-1954	9-1-1954	11-1-1954	12-1-1954	13-1-1954
TONGEN, GROTE	39.20-40.20	32.50-40.60	37.—43.40	33.20-37.80	.....
3/4 TONGEN	44.20-45.80	41.20-45.40	39.80-43.80	39.20-41.60	.....
BLOKTONGEN	36.80-37.40	38.40-40.80	40.—41.60	37.80-41.40	.....
VOOR-KLEINE TONG	33.—	32.80-35.20	35.—36.20	33.80-38.20	.....
TARBOT, GROTE	24.—24.80	20.40-23.80	24.60-26.20	25.80-28.—	.....
TARBOT, MIDDELMAAT	32.40-37.—	30.50-37.—	32.—34.80	39.—41.50	.....
TARBOT, KLEINE	20.90	21.—29.40	22.—28.—	24.—34.—	.....
GRIET, GROTE	12.20	15.—17.40	18.70	18.—	.....
GRIET, MIDDELMAAT	.....	.....	.....	.....	.....
GRIET, KLEINE	.....	.....	.....	.....	.....
SCHOL	.....	.....	.....	.....	.....
GROTE IEK	10.60	8.—12.—	10.—12.—	7.40-10.80	.....
KLEINE IEK	16.60	14.50-17.80	15.60-17.60	11.60-15.60	.....
IEK DERDE SLAG	17.60	14.40-16.—	15.60-16.80	12.40-16.60	.....
PLATJES	17.60	13.—16.80	14.80-16.—	11.60-15.20	.....
SCHELVIS, GROTE	5.—	6.40-8.60	7.40-10.20	6.80-10.20	.....
SCHELVIS, MIDDELMAAT	.....	13.80-14.50	.....	.....	.....
SCHELVIS, KLEINE	.....	13.—13.90	14.—	13.50	.....
HEEK, MIDDELMAAT	.....	10.80-12.40	8.80-12.80	7.40-9.40	.....
HEEK, KLEINE	.....	29.—30.—	35.50	32.—	.....
ROG	.....	14.—	16.—20.50	17.40-21.—	.....
RODE POON	.....	.....	.....	.....	.....
GRAUWE POON	7.70-9.20	10.—15.—	9.40-16.20	6.—18.—	.....
KABELJAUW	.....	11.—	.....	.....	.....
GULLEN	.....	8.—	.....	.....	.....
HOZEMONDHAMME	.....	15.20-21.—	16.20-23.60	16.60-21.80	.....
WIJTING	.....	6.—16.60	6.80-15.80	8.—15.40	.....
SCHAR	.....	19.20-25.—	21.—25.—	23.—	.....
STEENSCHOL	5.40	6.20-10.60	5.40-11.—	2.40-8.20	.....
ZEEHAAI	.....	4.60-10.—	7.40-10.—	12.—	.....
HONDSHAAI	.....	15.—17.80	17.40-20.50	19.50-24.—	.....
AREND (PIETERMAN)	.....	.....	12.40-13.70	.....	.....
MAKREEL	.....	.....	13.10-14.—	12.40	.....
HORSMAKREEL	.....	.....	.....	.....	.....
RODE KNORHAAN	.....	.....	.....	.....	.....
KEILROG	.....	.....	14.—20.80	21.—23.40	.....
ZEEKREEFT	.....	.....	.....	.....	.....
SCHAAT	.....	17.80-18.—	.....	.....	.....
ZEEBAARS	.....	.....	.....	.....	.....
LOM	.....	5.20-12.—	.....	.....	.....
KONGERAAL	.....	.....	10.40-16.—	.....	.....
LENG	.....	.....	.....	.....	.....
SCHARTONG	.....	7.10-10.50	.....	.....	.....
VOLLE HARING	.....	11.50-12.—	.....	.....	.....
IJLE HARING	.....	12.50	.....	.....	.....
HARINGSHAAI	.....	.....	.....	.....	.....
STEENHOLK	.....	.....	.....	.....	5.20-5.80
HEILBOT	.....	.....	.....	.....	12.50-16.—
KOOLVIS	.....	5.40	.....	.....	.....
STEUR	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEWOLF	.....	7.40-12.40	.....	.....	.....
POLLAK	.....	.....	.....	.....	.....
ZONNEVIS	.....	.....	.....	.....	.....
KONINGSVIS	.....	11.60-14.—	.....	.....	.....
KONINGSVIS	.....	.....	.....	.....	.....

IJslandse vissoorten

GROTE SCHELVIS	12-1-1954	13-1-1954
MIDDELMATIGE SCHELVIS	16.20-22.60	17.20-19.—
KLEINE SCHELVIS	11.20-14.60	9.80-11.—
KABELJAUW	10.—11.80	7.80- 9.60
GULLEN	15.40-21.20	16.—18.20
WIJTING	9.60-15.60	14.—15.60
KLIPVIS	9.—11.20	4.20- 7.60
LENG	12.80-14.40	11.80-12.80
SCHOTSE SCHOL	14.—15.—	12.—14.60
HEILBOT	10.50	8.— 8.20
KOOLVIS	20.—43.—	25.—47.50
HONDSTONG	13.60-14.60	14.40-15.80
SCHAAT	9.60-11.50	5.60-10.80
	12.40-20.—	8.—18.—

Z.510 Oost	2.500	71.330
O.218 Witte Bank	3.700	122.650
O.244 Witte Bank	3.900	95.120
O.115 West	3.600	61.780
O.285 Moray	15.000	253.370
O.66 Witte Bank	6.200	117.320
O.175 Witte Bank	5.150	106.490
O.282 Witte Bank	6.800	129.230
N.814 West	4.000	65.690
O.135 West	3.500	79.870
O.227 Witte Bank	4.200	77.670

Aanvoer en opbrengst per dag

	Kgr.	Fr.
Zaterd. 9	5.200	115.710
Maand. 11	124.200	2.143.085
Dinsd. 12	174.100	2.652.750
Woensd. 13	173.450	2.683.005
TOTAAL	476.950	7.594.550

Verwachtingen

MAANDAG 18 JANUARI

IJSLAND : 0.88 (1.000 bennen);
 O.296
 MORAY FIRTH : 0.224
 WITTE BANK : 0.214 ; 0.173 ;
 0.342 ; 0.269 ; 0.102 ; 0.281 ;
 0.537 ; Z.542
 NOORDZEE : 0.242

DINSDAG 19 JANUARI

IJSLAND : 0.81 ; 0.299
 MORAY FIRTH : 0.292
 WITTE BANK : 0.165 ; 0.82 ;
 Z.428 ; Z.546

WOENSDAG 20 JANUARI

IJSLAND : 0.89 ; 0.298
 MORAY FIRTH : 0.250
 NOORDZEE : 0.305 ; 0.237
 WITTE BANK : 0.232 ; 0.105 ;
 0.198 ; 0.286 ; Z.514

Vaartuigen die uitgevaren zijn en, behoudens onvoorziene omstandigheden, in de loop van deze week kunnen markten te Oostende :

Van 120 tot 239 pk :
 7-1 : 0.313 — 8-1 : 0.166 — 13-1 :
 0.7, 0.33

Marktprijzen van Gent

WEEK VAN 2 TOT 8 JAN. 1954

Verse garnalen tot 60 fr. per kg.
 Tongen 3/4 55-70 ; voor-kleine tongen 45-55 ; uitgesneden grote tarbot 48-67.50 ; middelmatige tarbot 32-38 ; middelmatige griet 30-38 ; grote iek 32-36 ; kleine iek 27-35 ; uitgesneden middelmatige schelvis 36-48 ; kleine schelvis 28-32 ; rog 22-30 ; gepelde rog 40-45 ; uitgesneden kabeljauw 40-60 ; gulden 20-25 ; wijting 18-22 ; gepelde hondshaai 40-46 ; uitgesneden koolvis 28-32 ; staartvis 40-42 ; filets 45 ; stokvis 30-35 fr. per kgr.

Christine ROOSE

ALLE SOORTEN ZEEVIS

INVOER -- UITVOER

VISMIJN 131-132

OOSTENDE

TEL. 720.13

H. R. 215

713.13 (privé) (18)

Marktoverzicht IJmuiden

In de week van 6 tot 12 Januari 1954 kwamen aan de rijksvishal te IJmuiden binnen 3 trawlers met verse haring, 4 trawlers met verse vis, 32 grote motors en 50 kleine motors.

Door deze schepen werden in totaal 8945 kisten verse vis aangevoerd, bestaande uit 950 kisten tong, 1660 kisten schol, 2300 kisten verse haring, 545 kisten makreel, 1255 kisten schelvis, 1285 kisten wijting, 320 kisten kabeljauw en gul, 175 kisten koolvis en 455 kisten diversen.

De trawlers welke op de verse haring in het Kanaal visten, hebben nu alle deze visserij beëindigd daar er niets meer werd gevangen. De meeste van deze schepen zijn nu weer vissende op de Noordzee. Daar de resultaten der trawlers op de Noordzee nu zeer slecht zijn, nemen diverse rederijen deze tijd waar, om hun schepen een reparatiebeurt te geven, en te wachten tot er wat meer visserij komt. Op het ogenblik wordt er hoofdzakelijk wat schelvis en wijting gevangen, andere ronde vis zoals kabeljauw, gul, koolvis en makreel is zeer schaars.

Er vist nu ook nog maar één enkele grote motor (de sterkste) op ronde vis, daar deze visserij voor deze schepen ook niet lonend is er zij meer zien op de kustvisserij op tongen en schol.

Gezien de korte reisduur van deze week hadden de motors behoorlijke resultaten in drie à vier visdagen vingen zij gemiddeld 700 kg tong en 20 à 30 kisten grote en kleine schol.

Deze verlopen week zijn er goede prijzen voor alle soorten vis betaald.

Tongen liepen van f 2.50 tot 1.90 gemiddeld per kgr. Tarbot liep van f 3.50 tot 2.75 per kgr. De grootste soort schol welke het goedkoopste is, loopt van f 40 tot 27.50 per kist en de andere soorten grote schol van f 60 tot 50 per kist. Grote soorten schelvis van f 55 tot 50 per kist. Grote wijting is van f 30 tot 25. De regels grote kabeljauw lopen van f 150 tot 120 en de slappere tot f 90 en de kisten zijn van f 145 tot 125 per 125 kgr. De beste verse haring brengt f 22 tot 20 op en de grote makreel van f 40 tot 30, beide soorten per 50 kgr.

IJmuiden

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

	6-1-1954	7-1-1954	8-1-1954	9-1-1954	11-1-1954	12-1-1954
TONGEN, GROTE	4.60- 4.50	4.20- 3.30	3.35- 3.20	3.75- 3.30	3.30- 2.60	3.60
3/4 TONGEN	3.10- 2.80	2.95- 2.50	2.56- 2.42	3.15- 2.80	2.32- 2.12	2.34
BLOKTONGEN	2.95- 2.75	2.85- 2.45	2.42- 2.17	2.65- 2.44	2.27- 2.06	2.32- 2.24
VOOR-KLEINE TONG	2.08- 1.98	2.10- 1.08	1.80- 1.70	2.08- 1.86	1.83- 1.57	1.74- 1.57
TARBOT, GROTE	1.66- 1.62	1.64- 1.56	1.37- 1.30	1.70- 1.46	1.54- 1.34	1.50- 1.47
TARBOT, MIDDELMAAT	2.85- 2.75	3.40- 2.80	3.10- 3.—	3.70- 3.10	3.10- 2.50	.....
TARBOT, KLEINE	.....	.....	.....	136.—130.—	98.—65.—	.....
GRIET, GROTE	.....	.....	.....	51.—	70.—46.—	.....
GRIET, MIDDELMAAT	.....	.....	.....	39.—35.—	34.—22.—	.....
GRIET, KLEINE	.....	.....	.....	59.—46.—	41.—30.—	.....
SCHOL	.....	.....	.....	80.—65.—	73.—56.—	.....
GROTE IEK	.....	.....	.....	60.—47.—	57.—43.—	.....
KLEINE IEK	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IEK DERDE SLAG	48.—40.—	45.—39.—	36.—29.—	45.—24.—	48.—22.—	49.—35.—
PLATJES	62.—53.—	54.—50.—	48.—40.—	56.—50.—	59.—44.—	.....
SCHELVIS, GROTE	78.—73.—	67.—63.—	68.—54.—	50.—43.—	63.—45.—	.....
SCHELVIS, MIDDELMAAT	65.—62.—	70.—60.—	55.—43.—	46.—21.—	50.—20.—	.....
SCHELVIS, KLEINE	66.—51.—	69.—45.—	55.—21.—	.....	.....	.....
HEEK, MIDDELMAAT	.....	.....	54.—45.—	.....	98.—90.—	.....
HEEK, KLEINE	.....	.....	61.—54.—	.....	68.—31.—	.....
ROG	.....	.....	60.—20.—	57.—39.—	57.—	.....
RODE POON	.....	.....	.....	.....	.....	.....
GRAUWE POON	.....	.....	.....	32.—28.—	35.—30.—	.....
KABELJAUW	.....	.....	.....	76.—43.—	120.—50.—	.....
GULLEN	.....	.....	.....	52.—51.—	43.—21.—	48.—27.—
HOZEMONDHAMME	.....	.....	.....	76.—	83.—	.....
WIJTING	.....	.....	.....	36.—32.—	33.—11.—	30.50-12.— 18.—
SCHAR	.....	.....	.....	80.—64.—	38.—20.—	38.—32.—
STEENSCHOL	.....	.....	.....	46.—27.—	.....	.....
ZEEHAAI	.....	.....	.....	.....	.....	30.—28.—
HONDSHAAI	41.—17.—	35.—18.—	27.—10.—	.....	.....	.....
AREND (PIETERMAN)	28.—	30.—24.—	30.—24.—	.....	.....	.....
MAKREEL	.....	.....	.....	.....	.....	30.—15.—
HORSMAKREEL	.....	.....	.....	26.—	.....	.....
RODE KNORHAAN	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KEILROG	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEKREEFT	.....	.....	.....	42.—	12.—	.....
SCHAAT	.....	.....	.....	.....	130.—122.—	.....
ZEEBAARS	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LOM	.....	.....	.....	.....	.....	.....
KONGERAAL	.....	.....	.....	.....	.....	.....
LENG	.....	.....	.....	98.—	40.—	41.—40.—
SCHARTONG	.....	.....	.....	.....	.....	45.—36.—
SCHARTONG	.....	.....	.....	.....	22.50-13.50	22.—12.—
VOLLE HARING	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJLE HARING	.....	.....	.....	51.—	.....	136.—
HARINGSHAAI	.....	.....	.....	.....	.....	.....
STEENHOLK	.....	.....	.....	.....	.....	.....
HEILBOT	.....	.....	.....	.....	3.15- 2.40	2.85- 2.55
KOOLVIS	.....	.....	.....	.....	37.—20.56	43.—26.—
STEUR	.....	.....	.....	.....	.....	.....
ZEEWOLF	.....	.....	.....	.....	.....	.....
POLLAK	.....	.....	.....	2.75- 2.50	.....	43.—41.50
ZONNEVIS	.....	.....	.....	40.—	.....	.....

OOSTENDE

IJLE HARINGAANVOER

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
2-1	12	42.050	58.833	1.17	1.88	1.39
4-12	26	148.200	205.467	1.16	1.91	1.38
7-12	26	142.050	417.652	1.50	3.31	2.93
8-12	2	2.000	6.280	3.14	3.14	3.14
9-12	28	347.350	770.506	0.97	2.46	2.21
12-1	18	147.650	402.144	1.36	2.88	2.60

SPROTAANVOER

2-1	9	4.995	14.537	0.76	4.06	2.91
6-1	10	1.400	7.898	5.04	6.—	5.64
12-1	10	4.954	35.214	6.47	7.61	7.10

GARNAALANVOER

2-1	5	358	10.278	23—	32—	28.70
7-1	2	133	4.303	22—	33—	32.35
8-1	1	40	1.680	42—	42—	42—
12-1	1	24	960	40—	40—	40
13-1	8	272	9.676	35—	41—	36

GARNAALANVOER

7-1	27	1.975	72.282	31.—	39.—	36.59
9-1	21	2.560	83.240	27.—	39.—	32.51
12-1	1	102	2.959	29.—	—	29.—
13-1	25	2.218	85.656	31.—	42.—	38.61

ZEEBRUGGE

VISAANVOER

8-1	4	1.215	12.835
11-1	7	5.193	71.706

HARINGAANVOER

9-1	2	3.150	6.457,50
13-1	1	1.100	3.575—

Z.456	10.340	Z.467	19.800
Z.251	18.140		

DINSDAG 12 JANUARI

Z.323	4.980	Z.727	5.000
Z.449	81.090	Z.93	73.590
Z.520	4.580	Z.796	3.180
Z.415	4.270	Z.518	4.580
Z.733	9.400	Z.418	20.550
Z.209	39.880	Z.463	84.870
Z.793	7.126	Z.24	33.670
Z.432	39.850		

WOENSDAG 13 JANUARI

Z.240	16.350	Z.412	96.860
Z.458	59.080	Z.199	71.010

DONDERDAG 14 JANUARI

Z.480	6.720	Z.404	5.350
Z.233	11.030	Z.456	5.310
Z.548	48.470	Z.467	6.970
Z.515	11.490	Z.323	4.180
Z.454	7.910	Z.431	6.320
Z.519	28.050	Z.270	9.940
Z.477	6.450	Z.518	9.460
Z.727	2.970	Z.30	19.040

Vleesonhoudingsdagen

VRIJDAG	15	JANUARI
VRIJDAG	22	JANUARI
VRIJDAG	29	JANUARI
VRIJDAG	5	FEBRUARI
VRIJDAG	12	FEBRUARI
VRIJDAG	19	FEBRUARI
VRIJDAG	26	FEBRUARI

Marktprijzen van Parijs

N.B. — We geven enkel de voornaamste soorten op. Mochten er lezers zijn die deze prijzen meer uitgebreid willen, we voldoen gaarne aan hun verzoek.

FRANSE VIS

Gewone garnaal	—	—	—
Visfilets	350	450	400
Schelvis	250	480	320
Koolvis	80	250	220
Tong	250	380	350
Staat	300	500	400

INGEVOERDE VIS

Garnaal	350	450	400
Visfilets	220	240	230
Schelvis	400	480	450
Koolvis	120	165	130
Tong	300	400	350
Staat	200	310	300

(eerste kolom : minimumprijs —
tweede kolom : maximumprijs —
derde kolom : gemiddelde marktprijs)

WEEKOVERZICHT (31-12 tot 6-1)
De totale aanvoer was 780 T. tegen 827 Ton gedurende de vorige week. Hiervan was er aan verse zeevis voorhanden : 645 Ton tegen vorige week 673 Ton.

Levendige en goed voorziene markt in kwaliteit en hoeveelheid. De prijzen hebben neiging tot stijging.

TOESTAND OP VRIJDAG 8 JAN.

Zeer levendige verkoop. De aanvoer bedraagt heden 165 Ton, gisteren was deze 225 Ton. Deze aanvoer is onvoldoende om aan de gestegen vraag te voldoen. De markt is anders ruim voorzien van goede kwaliteitsvis van de meest verscheidene soorten. Talrijke kopers bieden zich aan, neiging tot stijging der prijzen.

Vooraf aangevoerde soorten : haring, mooie meid, wijting. De andere soorten kennen een prijsstijging.

Haringprijs daalt.

ZOEKLICHTJES

VISSERSVAARTUIG TE KOOP :
Z.411 «Camiel», eigendom Wwe Serie Frans, Tonnemaat 19.98. Breedte 4.84. Diepgang 1.30. Kiellengte 11. Bouwjaar 1928. Motor Kromhout 60 pk v. 1947.

VISHANDEL : Goed gekalandeerde viswinkel te Brussel over te laten. Goed klienteel, mooi zakencijfer, 25-jarig bestaan. **INLICHTINGEN :** schrijven bureel blad nr 2641.

VRAAG TE KOOP : Vissersvaartuig van 40 tot 60 PK. Voorw. schrijven bureel blad.

TE KOOP casco ijzeren MOSSEKOTTER, lang over alles 19.80 m. en breed buitenkant berghouten 4.80 m. Schip is gebouwd in 1941, verkeert in prima staat. De reden van verkoop is dat het schip te diepgaat voor de Waddenzee-visserij. Brieven te richten onder nr 2764 aan het bureel van dit blad. (2764)

TE KOOP : Hotel Leopold II, onge-meubeld, Vlaanderenstr., Oostende. Schikt best voor ombouwing in appartementsgebouw. Inlichtingen bij Oscar Pottier, Christinastr., 24, te Oostende. (1506)

Zijn eventueel geneigd voor het aankopen van

TWEË VISSERSSCHEPEN

40/50 voet lengte. Gedetailleerde offerte aan Agence Générale Maritime Edm. Van Meerbeeck en Co, S.A., Longue rue Neuve, 43, Antwerpen. (1501)

Diepvriezingen op zee

Vorige week deelden we mede dat definitieve proeven zouden gedaan worden aan boord van een Engelse treiler voor het diepvriezen van de eerste vangsten. The Fishing News geeft hierover nadere inlichtingen. Het vaartuig zal waarschijnlijk de «Sletnes» zijn van de Rinovia Steam Fishing Co, hetzelfde schip dat onlangs een reis deed op Groenland om er de visgronden te testen.

Het zal de eerste maal zijn dat dergelijke bewaarmethode wordt aangewend op een trawler. Tot nu toe schrikte men af van verscheiden nadelen die deze werkwijze zou meebrengen : beperking van de laadruimte, uitrustingskosten, verkoop van de vis op de markten.

Anderzijds biedt deze werkwijze verscheidene voordelen en wel voornamelijk die dat de vis die niet verkocht wordt en normaal naar de vismeelfabrieken moet gaan, thans in de beste condities kan opgestapeld worden voor de schrale seizoenen. Mr Croft Baker, voorzitter van de Engelse Trawler Federation, hoopt dat de proef zal leiden tot een succes : het wellukken zou kunnen aanleiding geven tot het schepen van een nieuwe nijverheid. Hierdoor zou Engeland in rechtstreekse concurrentie kunnen komen met Noorwegen en Ysland welke hun diepbevoren vis onmiddellijk van bij de deur halen. Tot hiertoe moest de Engelse diepvriesnijverheid beroep doen op vis die al enkele dagen oud was. Thans zijn de rollen gelijk verdeeld.

Wat denken de Belgische reders en de Belgische diepvriesnijverheid over deze proeven ?

NIEUWPOORT

GROTE TONG	—	—	—
BLOKTONG	35-40	—	—
FRUITONG	—	—	—
SCHONE KLEINE TONG	32-35	—	—
KLEINE TONG	21-23	—	—
TARBOT GROTE	30-34	—	—
TARBOT MIDDELMAAT	26-29	—	—
VARIA	16-17	—	—
GRIET	13-15	—	—
PIETERMAN	—	—	—
PLADIJS GROTE	7-8	—	—
PLADIJS MIDDELMAAT	10-12	—	—
PLADIJS KLEINE	5-6	—	—
DEELVIS	—	—	—
KABELJAUW	—	—	—
GULLEN	15—	—	—
KEILROG	—	—	—
ROG	8-12	—	—
TILTEN	—	—	—
SCHERPSTAARTEN	—	—	—
HALVE MAN	—	—	—
WIJTING GROTE	7-8	—	—
WIJTING KLEINE	4-5	—	—
BOT	—	—	—
SCHAR	—	—	—
ZEEHAAI	11-12	—	—
ZEEHOND	—	—	—
ROBAARD	—	—	—
KNORHAAN	—	—	—

ZEEBRUGGE

8-1	11-1	11-1	12-1	13-1	14-1
—	32-35	40	43	39	39
—	34-37	40	44	41	40
—	44-46	44	49	44	42
—	38-40	45	50	44	41
—	24-26	38	42	40	40
—	35-37	39	41	46	42
—	27-28	26	35	31	31
—	21-23	14	21	24	24
—	19-21	18	24	26	26
—	30-31	8	11	10	10
—	7-12	—	—	—	—
—	11-14	14	11	10	10
—	—	15	15	15	12
—	7-9	9	11	12	10
—	—	21	23	24	23
—	—	13	16	18	17
—	—	—	—	—	—
—	18-20	—	—	—	—
—	15-16	—	14	15	14
—	10-11	—	—	—	—
—	8-11	—	13	12	12
—	—	12	8	—	9
—	11-12	—	—	—	—
—	7-8	—	—	—	—
—	—	10	12	10	10
—	11-13	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	9-10	—	—	—	—
—	—	6	—	—	4
—	8-9	—	—	—	—

Oostende Radio

VERVOLG VAN BLZ. 5

Het is natuurlijk niet alle dagen zo druk, maar de getallen geven zo een gedacht van wat op vier en twintig uur verwerkt wordt door het kuststation :

1953 : 5.000 gesprekken met vissersvaartuigen ; 1.925 met Congoboten ; 3.400 met kustvaarders ; 1.050 met de mailboten en 551 met vreemde schepen. Dus zo ongeveer een 33 per dag. En dan zijn daar nog de telegrammen : 363 met de mailboten ; 8.600 met Belgische schepen ; 2.861 met vreemde schepen — hiervan 5.700 op verre afstand. Dus nog een dertigtal per dag.

Het gaat natuurlijk niet zo eenvoudig als met de telefoon: de schepen moeten opgeroepen worden, men moet ze KUNNEN bereiken, ze moeten antwoorden en dan moet het gesprek duidelijk zijn. Meer dan vier verbindingsuren per uur is al een hele prestatie, vooral als de meeste verbindingsuren 's nachts binnenlopen. Daarbij zijn dan nog de nieuwsberichten, weerberichten, waarschuwingssignalen, berichten aan zeevarenden, oproepen, enz...

Ge moet goed kunnen luisteren als ge op Oostende-Radio werkt. 't Is misschien daarom dat 't al getrouwde mannen zijn ?

WAAR KUNT GE OOSTENDE-RADIO OVERAL HOREN ?

Ge moet niet denken, omdat een verbinding met Ysland niet altijd gemakkelijk tot stand komt, dat Oostende-Radio maar een post is van uit de bazar. Op de middengolf gaan de verbindingsniet altijd zo gemakkelijk als men wenst. Het weder en de atmosferische storingen hebben hun invloed op de ontvangsten en uitzendingen.

Maar met de korte golf is het een plezier om werken. De eerste verbinding die ooit tot stand is gebracht, was met een Nederlands vaartuig aan de Zuidkust van Australië.

Toen de «Kamina» terugkwam van Korea, werd de eerste verbinding tot stand gebracht toen het schip in de straat van Singapoer lag en de post in de Kazerne nog geen voeling kon nemen met het vaartuig.

De normale actieradius van de korte golfzender loopt van Brits-Indië, bestrijkt gans Afrika en gaat tot ongeveer halverwege Argentinië. Zelfs werd het contact dagelijks gehouden met een Belgisch schip dat uit San Francisco vertrok naar Vancouver en van daar door het Panamakanaal naar Antwerpen.

Met de radiotelefonie gaat het zo ver niet. Wel bestrijkt men gans de Rode Zee en de kust van Afrika tot Dakar, maar de grote fout ligt niet aan Oostende-Radio, maar wel aan de scheepsposten die niet altijd sterk genoeg zijn...

Zodoende kan Oostende-Radio praktisch contact houden met alle Belgische schepen op zee. Om van elk vaartuig de juiste positie te kennen zal binnenkort een grote wereldkaart aangebracht worden waarop de positie van elk schip zal aangeduid worden en dagelijks bijgehouden naar gelang de verbindingsniet.

EN DE VISSERIJ ?

De nieuwe golflengten die de visserij toebedeeld werden, geven weinig voldoening. Dat heeft Oostende-Radio ook al ondervonden. Daarom werd een oplossing gezocht die ook binnenkort zal toegepast worden. De golflengte 176 m. wordt gehouden als reservegolf. De nieuwe werkgolf zal op 120 m. gebracht worden. Voorheen was deze golf in gebruik van de Poolse vissers, op zoek van de Belgische regering is deze golf vrijgegeven, zodat ze nu zal kunnen gebruikt worden voor de verre verbindingsniet met onze vissersvaartuigen.

De twee overige golven zullen verdeeld worden tussen de verre visserij en de visserij op korte afstand, voor de onderlinge gesprekken.

Binnenkort mogen we ons dus aan een nieuwe verbetering verwachten die voorlopig zal zijn zolang de nieuwe golflengten geen voldoening hebben gegeven.

WAT GEBEURT ER TE MIDDELKERKE ?

Waarom heeft men dan nog een station te Middelkerke opgericht ? Dit is de vraag die we ons stellen, wat doet het station te Middelkerke eigenlijk ?

Het antwoord is eenvoudig, maar ge moet het weten. Te Middelkerke zijn de uitzendposten opgesteld en te Stene staan de ontvangstposten. Op die manier storen de uitzendingen de ontvangsten niet. Alle posten bestaan in dubbel : zes ontvangsttoestellen met antenne te Stene en zes uitzendposten met antenne te Middelkerke, voor elke golf twee.

Maar dan dringt zich nog een vraag op. Hoe kan de operateur die de oproep ontvangt, tegelijkertijd de uitzendpost bedienen die te Middelkerke staat.

Hiervoor werd een speciale uitrusting uitgedacht door Ingenieur Pierson, waarop Oostende-Radio terecht fier gaat. Stene en Middelkerke zijn verbonden door een speciale kabel. De operateur hoeft enkel op een bepaalde knop te duwen op zijn tafel te Stene om onmiddellijk het uitzendstation op de gewenste golflengte in werking te stellen. Deze kabel is zeer eenvoudig en toch kunnen tot 100 bewerkingen op één lijn geschieden. Doch aan weerszijden staat een stel selectors en detectors (duizenden draden en draadjes en 300 lampen) — alles toestel zou uitvallen. Een druk op de knop is voldoende, 't zij om een uitzendpost in gang te stellen, 't zij om te veranderen van golflengte. Het gebruik van dubbele posten is zodanig knap uitgedacht dat, zelfs wanneer een post plots defect geraakt, de ontvanger er niets van merkt. Wat af en toe eens voorgekomen is.

Het elektronisch Pierson laat zelfs toe tegelijk gesprekken tussen vier boten en vier telefoonposten aan het land te verwezenlijken zonder dat de ene de andere stoort.

VOLT, WATT EN KILOWATTS

Ook op de voeding is gedacht — we bedoelen hier de elektrische voeding. Wanneer zich onverwacht een storing aan het net voordoet, dan kan onmiddellijk een eigen elektriciteits-opwekkende groep in gang

gezet en worden de verbindingsniet langs Oostende-Radio normaal doorgevoerd.

Niet langs die kabel zijn we te Middelkerke beland. Het gehele personeel bestaat er uit twee electriciërs die steeds van dienst zijn en toezicht uitoefenen op de normale werking van de zes zendposten, alsmede de elektronische verbinding.

Op een klein terrein zijn vier grote antennes gespannen rondom een gebouwtje bij de grote baan.

Best is voor oningewijden de zendtoestellen niet te dicht te naderen : twee zenders van 250 Watt, twee van 300 Watt en twee van 5 Kilowatt staan rondom de zaal opgesteld. Ze hebben een spanning van respectievelijk 2.500, 3.000 en 7.000 Volt. Als ge dat hoort zeggen, gaat ge onwillekeurig een paar stappen achteruit, hoewel er geen gevaar aan verbonden is, als ge 't kent tenminste.

Alle veiligheidsmaatregelen zijn getroffen die men maar kan denken, wanneer men bijvoorbeeld een deur open maakt om het toestel te herstellen, wordt automatisch de stroom uitgeschakeld. We hebben niet gevoeld of het waar was, maar we hebben onmiddellijk de electriciër van dienst op zijn woord geroepen.

De grote lampen — hoe ze allen heten, heb ik vergeten, — slaan een flikkerdansje op maat van de punten en strepen die te Stene op de morsetoetsen worden geslagen. En intussen wordt ons nog 't een en ander uitgelegd.

De zendposten zijn vanuit Middelkerke ook te bedienen. Om te veranderen van golflengte zijn er een heel stel knoppen te verdraaien, maar ge kunt het ook veel eenvoudiger.

Arbeidsongevallen in de visserij

OOSTENDE

— THEYS Hendrik, matroos op de O.217 werd gedurende het gutten van pladijs geprikt in wijsvinger van rechterhand.

— MILH Alfons, 2e machinist op de treiler O.85 is bij het afdalen van de trap uitgegleden en gevallen, en liep hierdoor kneuzingen op aan linker knoessel.

— GODERIS Robert, matroos op het vissersvaartuig O.226 van de rederij Lambregt liep verwondingen op aan linkerringvinger gedurende het herstellen van de korre.

— DEGRAUWE Louis, machinist op de O.287 is in de motorkamer gevallen en liep hierdoor ontwrichting op van linker-pols.

— DECROCK Julien, matroos op het vaartuig O.122 van de rederij Marvellië en Danneel, kreeg een slag van staaldraad op linkerhand. Dit gebeurde op het ogenblik dat het slachtoffer de kabel rond de winch legde.

— DASSEVILLE August, motorist op een kustvissersvaartuig, is gedurende nazicht van motor plotseling uitgegleden en viel tegen afleidingsbuis van motor. Dasseville werd hierbij gekwetst aan de rug.

— BLONDE Lucien, matroos op het vaartuig O.282 werd gedurende het splitsen van staaldraad geprikt in pink van linkerhand.

— VANHOVE Raymond, scheepsjongen op de O.156 werd gedurende de haringvisserij bij het splitsen van korre geprikt in kleine vinger van linkerhand.

ZEEBRUGGE

— MICHIËLS Jean, matroos op de Z.446 werd aan de linkerhand gekwetst door merkspijker gedurende het herstellen van haringkorre.

diger. Daar is een draaischijf op de kast, ge vormt een nummer en automatisch beginnen alle knoppen te keren en te draaien tot wanneer ze de juiste stand ingenomen hebben.

Er is ons maar één flauwe plek opgevallen in gans het stelsel dat er op gericht is de verbindingsniet zo spoedig en zo doelmatig te verzekeren, namelijk dat er maar één kabel is tussen Middelkerke en Stene, waar alle andere, meer kostelijke toestellen in dubbel opgesteld zijn om de dienst te verzekeren onder alle omstandigheden.

Die kabel is niet eigendom van de Dienst der Radioverbindingen, maar wel van de telegraaf en telefoon-diensten. Een defect aan de kabel en het mooie stelsel ligt volledig in duigen, tot wanneer dit defect gevonden en hersteld is.

Het heeft zich nog maar weinig voorgedaan, maar ook in dergelijke gevallen zijn voorzorgen genomen.

Ge kunt al eens sakkeren als ge een telefoonabonnement moet oproepen. Het duurt van tijd lang om ge de nodige verbinding hebt bekomen. Van Radio-Oostende weten we tenminste dat alle toestellen er zijn om de verbinding zo spoedig en zo goed mogelijk tot stand te brengen en als het soms wel gebeurt dat ge enkele uren moet wachten op de verbinding dat er talrijke oorzaken hiervan zijn : het weer, de scheepspost, de opgeroepene die niet luistert, maar in elk geval niet Oostende-Radio of de operateurs die dag en nacht ter beschikking staan van zeevarenden en hun relaties op het land om hen in verbinding te brengen. Al was het maar om een telegram te zenden naar huis met gelukwensen voor een verjaardag.

Z.Z.O.

— JACOPS Georges liep een prik-wonde op gedurende het ophalen der korre aan boord van de Z.459 van reder Haerincq Louis.

NIEUWPOORT

— CALCOEN August, schipper-eigenaar van de N.814 liep kwetsuren op aan duim van linkerhand op het ogenblik dat de visplank over de verschaning getrokken werd.

Schadegevallen

Bij de storm van vorige week liep de O.154 averij op aan de achterspiegel door de O.153, welke in de sassen vaarde.

— Door het vastslaan, werd van de O.128 de kimkeel afgerukt. Nadat het net vrijkwam van een wrak kwam water in het schip, waardoor de thuisreis moest aangevangen worden.

— Van de Z.226 is een blad van de schroef geslagen. Er werd naar Peterhead gevaren om de reserve-schroef op te zetten.

— Bij het slecht weder van vorige week, besloot de O.115 van Mee Lebluy te gaan schuilen achter de hoek van Orfordness. Een dichtingsring van de culasse van de voorste cilinder gaf door en moest hersteld. Men ging echter op drift doordat men 15 vadem ankerketting verloren had en moest naar Oostende terugkeren.

— Van de O.155 werden de boorddeksels met het geraamte over boord gesleurd. Ook de beugel van de bezaanboom, sloeg stuk. Verschillende planken van de achterspiegel werden door een zware zee gebroken.

t Visje wordt te duur betaald van alles wat

Een lezer schrijft ons :

Het is onbegrijpelijk wanneer we het aantal scheepsrampen het noodlottige afloop in de laatste maanden nagaan, dat er niets gedaan wordt om deze tot hun minimum te herleiden. Wat zeg ik ? onbegrijpelijk». Beste lezer U hoogt zulks niet verkeerd verstaan. Men begrijpt het in bepaalde midde- len best, doch welk belang hecht men in zekere gevallen aan een menschenleven ? Maar als er een mijn- ramp is staat heel het land en alle etrokken ministeries in rep en ber. Voor de veiligheid van de visserij ? neen, integendeel ik zou aan de hand van documenten kunnen bewijzen hoe elk initiatief, om hieraan de kust de visserij op een hoer peil te brengen, systematisch eboycoteerd wordt.

Weet de visserij dat het on- gens door de Staat aangekocht be- iligingssysteem voor de reddings- oten op niets trekt. Dat om dit systeem te vervangen er 8 maanden elden een nieuwe aanbesteding laats had. Een Oostendse firma af een voorstel dat volledig bevre- iging gaf (doch de aanbesteding erd vernietigd). Men heeft te russel acht maanden nodig gehad n een nieuw lastenboek op te ma- en, en God weet wanneer eindelijk e uitrusting van onze reddingsbo- en in orde zal zijn.

Er is herhaaldelijk gebleken, at wanneer er een vissersvaartuig n nood verkeert op zee, de uitge- onden noodseinen niet ogenblikke- jk door de kuststations worden ntvangen, hetgeen, de bestaande eddingsmogelijkheden geweldig ermindert ofwel onmogelijk ma- en.

Zo is er onlangs een vissers- aartuig gezonken, nadat het uren- ing noodseinen had uitgezonden ie allen vruchteloos waren geble- en. Het schip is gezonken en de emanning gered door een ander ship welke ter hulp was gesneld.

De schuld hiervoor zal in ge- erlei geval gelegen zijn bij de ra- otelofonisten der kuststations, och zou denkkelijk meer gelegen jn bij de wijze waarop deze sei- nen uitgezonden worden, wijze van reken, taal, enz... Dit verschild tter van schipper tot schipper en an boot tot boot, ja zelfs de duide- jkheid van de uitzending die dan ok verschild van zender tot zen- er, kan een grote rol spelen.

Het is ook gebleken dat het eel zelden is gebeurd dat een nood- ein in de telefonie, snel en in de erfectie werd ontvangen, zodat om p te zeggen geen tijd verloren ging assen het ogenblik van het onheil n het uitsturen van de reddings- oten.

Om nu een maximum van bo- envermelde moeilijkheden te ver- ijden, heeft een firma van Oost- nde, in principe een inrichting itgedacht welke het mogelijk aakt met een minimum van tijd- erlies het in nood verkerende vaar- tuig ter hulp te snellen.

De werking van de inrichting erust op het volgende principe : an boord van het vaartuig be- indt zich een kleine zender. Met

die zender, zal wanneer het vaar- tuig in nood verkeert, een sein wor- den uitgezonden door het opzetten van een schakelaar. Dit sein nu, zal een zich aan de wal bevinden- de speciale ontvanger automatisch in werking stellen welke een hoor- baar alarm systeem in werking brengt dat de aandacht trekt van het aanwezige personeel, terzelf- tijd wordt er automatisch een go- niometer ingeschakeld welke zonder persoonlijke tussenkomst de rich- tingslijn aangeeft waarop het in nood verkerend schip zich bevindt.

Met meerdere van deze inrichtingen kan de juiste positie van het schip bepaald worden. Deze inrichting verstrekt dus in een paar seconden de twee belangrijkste gegevens. Men weet in het kuststation ogenblik- kelijk dat een schip zich in nood bevindt en men kent de richting of de plaats van het onheil zonder dat er met het schip en langdurend en soms heel moeilijk telefonisch con- tact is gezocht. Men kan dus ogen- blikkelijk naar de plaats van het onheil reddingsboten en vliegtuigen sturen, zonder dat er praktisch tijd is verloren gegaan; waardoor de reddingswerken een maximum van welslagen krijgen.

Wanneer dit nu heeft plaats gehad kan men zich in telefonie in verbinding stellen met het schip om nadere gegevens omtrent het onheil te vernemen. Deze inrichting bezit dus de voorname eigenschap geheel op het onverwachts een in nood verkerend schip te signaleren vanaf het eerste uitgezonden sein en meegaande de richtingslijn aan te geven waarop het onheil is ge- beurd. Dit zijn wel de twee voor- naamste factoren die in de eerste plaats in aanmerking komen.

Indien men te Brussel per on- geluk eens van goede wil zou zijn en het soms jaren zou duren alvorens men tot een ontwerp zou komen, houdt de betrokken maatschappij zich beschikbaar om de nodige ge- gevens te verstrekken.

Wanneer zal men te Heist, Zee- brugge, Blankenberge, Oostende en Nieuwpoort de handen in elkaar slaan om niet langer over het hoofd gezien te worden. In dit geval zal men zich te Brussel spoedig reken- schap geven over welke macht de visserij, eensgezind kan beschik- ken.

ORGANISATOR

JAPANESE KRABPRODUCTIE

GEVOELIG GEDAALD

In het laatste krabseizoen werden 1.032.257 eenheden gevangen, wat een vermindering is van ruim 500.000 stuks vergeleken met het voorgaande seizoen. De fabriekschepen speciaal voor krabbewerking in- gesteld hebben 39.398 kisten van eerste kwaliteit en 8.902 kisten van mindere hoedanigheid op de markt gebracht.

Een besmettelijke ziekte welke ee- groot deel van de krabfamilie had aangetast is wel de oorzaak van deze verbijsterde vermindering der krabproductie.

Zeebrugge

Zeebrugse haventrafiek

Volgende zeeschepen kwamen door de sluisen gevaren :

De Gudrun Torm (Deen) op ballast naar de cokesfabriek in het zeekanaal, vertrok met 1927 ton cokes met bestemming Göteborg.

De Kahlenberg (Duits) op ballast van Ipswich naar de Cokesfabriek, vertrok met cokes met bestemming Jeffle.

De Maeville (Engels) met een lading kolen bestemd voor de Cokesfabriek. Het vertrok op ballast naar Middlesborough.

De Southport (Engels) op ballast van Dorritsch naar de binnenhaven te Brugge, waar het een lading oud ijzer insloeg en vertrok met bestemming Hull.

De Kalberg (Duits) met hout be- stemd voor de Zeebrugse Houthan- del.

De Wieka (Nederlands) met een lading gerst naar de binnenhaven van Brugge.

De Adrien de Gerlache en de A.F. Dufour, beide algerineschepen der Belgische Marine vertrokken uit de sluisen om oefeningen te doen in de Noordzee.

Volgende zeeschepen kwamen aan- leggen aan de havendam :

De Nederlandse motor Confiance kwam schuilen voor het slechte we- der, het kwam van Manchester en vertrok naar de haven van Ham- burg.

De Spaanse motor Kuski kwam van Antwerpen aanleggen en schuil- de voor de aankondigde storm aan de havendam, het vertrok dan verder naar Bilbao.

De Hindoese Steamer Yalakendra, een schip van 5.849 Nrt kwam van Antwerpen aanleggen om een ge- deeltelijke lading aan onderdelen van spoorwagens in te laden, waarna het vertrok met bestemming Bir- kenhead.

De Engelse motor Barrington Court, een schip van 4.231 Nrt kwam van Liverpool eveneens om een ge- deeltelijke lading onderdelen van spoorwagens in te schepen en ver- trok daarna naar Genua.

De Manx (Noors) kwam om een lading kolen, waarna het schip ver- trok naar Lulea.

De Hebe Nobel (Nederlands) om te schuilen voor de stormen, het vertrok naar London.

De Belgische steamer Améthyste kwam van London aanleggen om een lading springstoffen te lossen, waarna het vertrok naar Oostende.

De Franse Chalutier Castelnu kwam van Boulogne om een lading kolen te bunkeren, waarna het ver- trok naar zijn thuishaven.

De Franse Chalutier Espadon kwam aanleggen om een lading bun- kerkolen, waarna het vertrok naar zijn thuishaven.

9 Ferries vaarden onze haven in en uit.

Havenkroniek

Toen de Z.467 schipper Everaert Albert zich ter visvangst bevond en

zij voor de korre lagen, voer de Z. 480 schipper Popelier August langs het vaartuig, waardoor deze de kor- re afliep van de Z.467.

— Toen de Z.251 schipper Vlie- tinck René zich ter visvangst be- vond ter hoogte van 10 mijl Noord- Oost van het lichtschip Noordhin- der, zag men bij het binnenhalen van het net, dat een schroef van een vliegmacchien er zich in bevond. Zonder moeite werd deze aan boord genomen en binnengebracht in de haven van Zeebrugge.

Oostende

De overzet en de Trammaatschappij

Het probleem van de overzet- dienst heeft andermaal de Tram- maatschappij «in het gedrang» ge- bracht. Men wil van deze maat- schappij een reactie uitlokken ten einde klare wijn te krijgen over de zaak van de overzet. Nochtans is die zaak klaar op zichzelf. Het stadsbestuur heeft, bij de inhuld- ging van de vismijn, de Maatschap- pij enkele honderden meters spo- ren laten bijleggen om — och arme — de verbinding met de nieuwe halle te verbeteren. En nu begint de Maatschappij natuurlijk te prui- len wanneer ze hoort van een over- zetsdienst...

Hoe men het geval zal oplossen ? Het zou ons niet verwonderen moest de overzetsdienst, die er nochtans broodnodig is, het moeten afleggen tegen de tram.

Controle op de vis in de vismijn te Oostende

Wie Dinsdagmorgen naar de vis- mijn ging zal wel verwonderd heb- ben opgekeken toen hij, bij de in- gang, een zestal politieagenten zag opgesteld die, onder het bevel van de hallichef en bijgestaan door de tegenschrijvers, alle vrachtwagens die de mijn verlieten tegenhielden.

Daar talrijke klachten bij de poli- tie binnengekomen waren over ge- stolen vis, werden alle visvervoer- ders verplicht de aankoopspapieren te tonen van de vis die ze bij zich hadden.

We weten niet in hoeverre deze controle onmiddellijk resultaat op- geleverd heeft.

De reders vragen echter niet be- ter dan dat dergelijke controle veel zou gebeuren, ook op diegenen die kleine zoodjes vis meedoen. Want het is tenslotte niet te rechtvaardig dat grote hoeveelheden vis da- gelijks de vismijn verlaten onder vorm van giften en cadeautjes die niet anders doen dan de visverkoop belemmeren en bovenal de vispri- zen drukken.

De handel in vis

We kregen deze week een schrijven van een lezer die ons opmerkzaam maakt op de administratieve verwickelingen die de regelmatige invoer van vis meebrengt te Oostende.

Het gaat om een lading makreel, bestemd voor verwerking. Bedoelde lezer had een vergunning aangevraagd voor invoer van makreel uit Zweden langs «Antwerpen of Oostende» omdat nog niet geweten was

waar de lading zou toekomen. Deze vergunning werd toegestaan en een paar dagen nadien kwam te Oostende een wagon toe met 12 ton makreel.

De douane liet opmerken dat de vergunning als folkantoor «Antwerpen» vermeldde, doch stond toe de wagon te lossen onder voorwaarde dat de vergunning onmiddellijk naar Brussel zou opgestuurd worden om er «Oostende» bij te voegen.

eenvoudigweg mede dat de vermelding «Oostende» niet kon bijgevoegd worden omdat «de invoer van vis uit de Scandinavische landen uitsluitend langs de douaneposten Antwerpen of Wuestwezel toegestaan is».

Volgens de douanediensdienst moest de wagon onmiddellijk teruggestuurd worden naar Antwerpen om gededouaneerd te worden en daarna opnieuw naar Oostende verzonden...

Onze lezer deelt mede dat hij nooit van deze nieuwe maatregel op de hoogte werd gesteld. Volgens hem kan deze maatregel wel toegepast worden op producten die niet aan bederf onderhevig zijn. Het verzenden van vis langs Antwerpen, dus met de boot, is weinig betrouwbaar, aangezien men niet weet waar deze zal geplaatst worden: ofwel tegen de schoorstenen, ofwel op dek of op gelijk welke andere plaats van het schip. Het slechte weder welke gewoonlijk op zee heerst kan de vaartuigen verplichten in andere havens te schuilen, zodat de waar kan toekomen in alle mogelijke toestanden.

wordt, naar onze mening steeds heeft gegolden: voor invoer van vis is er slechts een grenspost in ons land: Wuestwezel (baan) en Antwerpen (boot). Het vraagstuk voor invoer van vis per spoorwagen heeft zich tot nu toe nog niet voorgedaan. Wij zijn evenwel van mening dat, daar de invoer per spoor niet kan geschieden over Wuestwezel, de wagons zouden moeten toekomen te Antwerpen haven, daar gededouaneerd worden en onmiddellijk doorgestuurd naar Oostende. Is dit onmogelijk om verscheidene redenen, dan zou de aanvrager van de vergunning aan de centrale dienst voor contingenten en vergunningen de vraag moeten stellen om de wagon te dedouaneren op de plaats van aankomst, daar geen grensstation dit kan doen. Dit zou moeten gevraagd worden per afzonderlijk schrijven, daar het gaat om een geval buiten de algemene regel. In elk geval zou de wagon moeten gelood worden door de douane bij vertrek uit Zweden, ofwel door de douane van het inkomende grensstation (vermoedelijk langs Herbestal), zodat de douane bij aankomst kan vaststellen of de reis door België normaal is geschied.

Visaanvoer October 1952-53

	Oktober 1952			Oktober 1953		
YSLANDSE KABELJAUW						
groot :	60.513	984.590	16.27	108.570	1.608.230	14.81
mid. :	30.270	376.630	12.40	57.098	552.750	9.68
kl. :	5.900	41.050	6.96	4.850	25.020	5.16
Tot. :	96.783	1.402.270	14.49	170.518	2.186.000	12.82
NOORDZEE KABELJAUW						
gr. :	158.228	2.934.050	18.54	131.825	2.263.875	17.17
mid. :	48.530	682.230	14.05	29.932	281.430	12.74
kl. :	39.279	307.074	7.81	30.617	143.436	3.83
Tot. :	246.037	3.923.354	15.94	192.374	2.788.741	14.50
YSLANDSE S.V.						
gr. :	12.450	250.310	20.10	43.572	653.050	14.99
mid. :	15.808	225.470	14.26	54.500	519.290	9.53
kl. :	28.450	243.780	8.57	37.450	201.360	5.38
Tot. :	56.708	719.560	12.69	135.522	1.373.700	10.14
NOORDZEE S.V.						
gr. :	10.717	165.280	15.94	2.345	39.900	13.18
mid. :	37.439	410.570	10.96	27.467	262.560	9.56
kl. :	130.332	926.620	7.10	115.111	569.005	4.94
Tot. :	178.488	1.502.470	8.41	144.923	862.465	5.95
Schol	336.724	2.568.109	7.63	405.632	1.842.958	4.54
Rog	128.976	1.797.042	9.82	245.946	1.801.183	7.32
Tarbot	98.921	1.882.096	19.03	89.122	1.561.714	17.52
Tong	437.492	11.583.102	26.84	570.876	11.756.241	20.59
Wijt.	221.795	1.435.212	6.47	243.410	882.552	3.63
andere soort.	874.557	7.588.646	8.95	950.352	6.395.851	6.72
Bodemvis						
Tot.	2.730.481	34.401.861	12.60	3.148.775	31.451.405	9.99
Bast. makr. vleet har.	2.063	6.072	2.94	880	1.295	1.47
Volle har.	13.459	100.005	7.43	26.956	162.624	6.03
Sprot	1.343.462	4.691.154	3.49	2.544.305	7.396.484	2.91
Makr.	279.774	2.112.280	7.55	201.729	1.292.314	7.98
and.	74.221	493.825	6.65	23.059	184.096	6.41
Pelag. v.	342	884	2.58	120	370	3.08
tot.	1.713.321	7.404.220	4.32	2.797.049	9.037.183	3.23
garn.	227.419	2.486.424	10.93	204.102	3.579.457	17.54
ander.	47.378	240.582	4.07	55.474	311.909	5.62
Tot. Schaal- en weekd.	274.797	2.727.006	9.92	259.567	3.891.366	14.99
Algemeen totaal	4.718.599	44.533.087	9.44	6.205.391	44.379.954	7.15
Yslandvis	647.907	6.000.610	9.26	886.895	7.186.290	8.10
Noordzeevis	2.082.574	28.401.251	13.63	2.261.880	24.265.115	10.74

Groter aanvoer in 1953, prijzen die gevoelig lager zijn, aanvoer van bodemvis sterk gestegen, terugslag op gemiddelde prijs met grote invloed op de totale opbrengsten. Vooral de grote middenslagvisserij krijgt de zware slag (opbrengst 4.200.000 fr. verminderd) terwijl de Yslanders een gelijke opbrengst hebben (ondanks gestegen aan-

voer) en de tongenvangers, met groter productie, slechts een kleine verbetering ondervonden.

Vlotte haringaanvoer, mindere prijzen, ondanks exportmogelijkheid.

De sprotaanvoer daalde, ook de opbrengst, doch deze wordt gecompenseerd voor de kustvisserij door de verbeterde garnaalprijs.

ONS ANTWOORD

Het is niet gemakkelijk op Uw vraag antwoord te geven, in de eerste plaats omdat de algemene regel die door de dienst voor contingenten en vergunningen opgegeven

U dient er altijd mede rekening te houden dat de C.D.C.V. een administratie is die zich strikt aan de regels houdt, daar deze dienst zeer blootgesteld is aan allerlei kritiek. Een uitzondering op de algemene regel moet aangevraagd en gerechtvaardigd worden.

Wanneer zal de handel zich verenigen?

We hebben in ons blad herhaalde malen een lans gebroken voor het oprichten van een eenheidsgroepering onder de vishandelaars van de kust. De inspanningen die tot hertoe gedaan werden, hebben steeds onze volledige steun gekregen. Omdat ook wij zien dat het niet langer meer zo kan blijven duren.

Wellicht hebben de handelaars voor het ogenblik te veel werk om zich met de organisatieplannen nog verder in te willen laten.

De weken lopen echter zeer snel voorbij en het is te hopen dat, van Pasen af meer ernstig werk zal geleverd worden dan tot nu toe is geschied.

De handel heeft dringend een eenheidsorganisme met vertegenwoordigers van hun belangen nodig. Talrijke belangrijke vergaderingen gaan door, te Brussel of te Oostende, waar geen enkel vertegenwoordiger van de kusthandel te zien is. En nochtans kan hun advies doorslaggevend zijn in vele gevallen en hebben zij ernstige belangen te verdedigen.

Het zou niet mogen zijn dat een kleingeestige twist om de voorzitterszetel en de bestuurssjerpen de noodzakelijke werking van dit organisme tegenhouden en belemmeren.

We hebben onlangs nog een reeks programmapunten opgegeven waarvan de meeste niet alleen hoognodig, maar ook hoogdringend zijn.

Binnen enkele weken zullen we een nieuwe fase kennen van de Benelux-unie. Wat heeft de handel

reeds gedaan om zich te verdedigen? NIETS. Als de handel onder de Benelux-druk zal te lijden hebben, zal het haar eigen schuld zijn. Wij menen onze plicht te hebben gedaan door onze herhaalde waarschuwingen.

Wij willen nog medewerken aan de oprichting van een handelsgroepering die de beroepsbelangen van haar aangeslotenen moet behartigen en stellen gaarne deze rubriek ter beschikking van alle handelaars die het wel menen. Intussen willen wij zelf af en toe ons woordje, onpartijdig plaatsen.

De uitvoer van garnaal vrij?

Het Verbond der Belgische Zeevisserij doet pogingen om de uitvoer van garnaal naar Frankrijk, vanaf April vrij te krijgen.

Met dit doel heeft de h. Vandenberghe P., in opdracht van het Verbond, de nodige voetstappen aangewend opdat de belangen van onze Belgische garnaalvisserij vrijwaard zouden worden.

Wij hopen dat we hiervan in de volgende dagen de beste resultaten mogen verwachten.

Wereldvisserijnieuws

Holland

CONCENTRATIE VAN REDERIJEN IN DE HARINGVISSERIJ

Bij de Scheveningse haringvloot zal in de loop van 1954 een samenvoeging van weliswaar voorlopige aard ontstaan door het verhuuren van de loggervloot van de rederij A. van den Toorn aan de Verre Visserij Maatschappij, welke is gevestigd te IJmuiden, doch waarvan de directeur zetelt te Scheveningen.

De Verre Visserij Maatschappij, waarin de vroegere rederij J.J. van den Toorn is ingebracht met 22 schepen, zal met de samenvoeging worden uitgebreid tot 36 schepen. De 14 schepen van de rederij A. van den Toorn zijn meest niet zeer snelle schepen, doch zij verkeren in uitstekende staat.

De samenwerking is een gevolg van het feit, dat de leider van de rederij A. van den Toorn, de heer J. van den Toorn, zich uit het bedrijf gaat terugtrekken, wegens gevorderde leeftijd, en wegens het gebrek aan opvolging.

Uit een oogpunt van bedrijfsvoering zal de samenvoeging bij de aankoop van materialen een besparing kunnen geven. De verzorging van deze grote vloot in drukke periodes van haringvangst zal nog

wel eens zorgen geven.

De heer J. van den Toorn is een bekende figuur uit visserijmiddens. Hij is lid van vele commissies en besturen, en ook voorzitter van de Redersvereniging te Scheveningen.

EEN GROOT VERLIES BIJ DE WALVISVANGST

Door de prijsdaling op de wereldmarkt van olie en vet is de opbrengst van de potvisolie en de walvistraan veel lager geworden dan berekend was. De Nederlandse maatschappij voor de Walvisvaart heeft daardoor in vergelijking met het vangstjaar 1951-1952, toen de opbrengst 21,3 miljoen bedroeg, in het seizoen 1952-1953 slechts 14,2 miljoen gulden ontvangen voor de productie walvistraan en andere producten, hetgeen een verlies op de exploitatie is van niet minder dan 7,1 miljoen gulden, over één vangstjaar derhalve.

Van deze 14,2 miljoen gulden blijft na vermindering van de kosten een bedrag van maar 1,3 miljoen gulden over. Hiervan kunnen de afschrijvingen op de vloot en de uitkeringen aan aandeelhouders niet worden betaald. Aangezien de Nederlandse regering zich garant gesteld heeft voor deze afschrijvingen en rente-uitkeringen, waarbij een maximum is aangehouden van 6 l.h., moet de regering dus bijpassen. Voor de gewettigde afschrij-

vingen en de gegarende rente is dit jaar een bedrag nodig van 7,4 miljoen gulden. De Staat zal daarom te betalen hebben aan de maatschappij een bedrag van niet minder dan 6,2 miljoen gulden.

Het vorige jaar gaf de Staat al een garantiebedrag van 970.000 gulden. In twee jaren heeft de staat dus bijgepast het grote bedrag van 7.170.000 gulden. Weliswaar moet de maatschappij deze bedragen aan de staat terugbetalen in jaren, waarin van winsten sprake is, doch dit zal nog geruime tijd duren, nu de vetprijzen voorlopig de eerste jaren niet op het hoge peil zullen komen van de tijd toen het voordelige contract met de staat werd afgesloten. Er staat bovendien een nieuwe walvisvaarder op stapel, die de nodige kosten ook weer zal eisen.

De walvisvangst is aldus in een veel voordeliger positie door de staat gebracht dan de visserijvloot.

Frankrijk

INVOER VAN BELGISCHE VIS

Door een bericht in de Franse Staatscourant van 10 Januari 1954, wordt aan de importeurs medegegeeld dat de sluitingsdatum voor de indiening der aanvragen om invoervergunningen, welke in een bericht aan de importeurs in de Journal Officiel van 18 December 1953 eerst vastgesteld was op 7 Januari 1954, bij uitzondering tot 18 Januari te 12 u. is verlengd. (B.D.B.H.)

Engeland

DAWSON LEGT DE WAPENS NEER

Het conflict tussen de Engelse reders en Ysland is in een nieuw stadium getreden. Nadat Dawson gepoogd had de ban te breken die én reders én vishandelaars gelegd hadden op de landingen van Yslandse vis, en niettegenstaande de grootse inzet van Dawson, die er wel ettelijke honderdduizenden Ponden aan gewaagd heeft, heeft het Dawson-concern de wapens neergelegd, alle bedienden en werklieden ontslag gegeven en de fabriek te koop gesteld. «Silent as the Grave» zegt de «Fishing News». Voor Engelse reders en vishandelaars is dit een buitengewoon groot succes, dank zij hun vereende en wilskrachtige actie, voor onze Belgische nijverheid: een kostelijke les.

U.S.S.R. KOOPT DIEPBEVROREN ENGELSE VIS

Voor de eerste maal heeft Engeland diepgevroren vis geleverd achter het ijzeren gordijn. In speciale spoorwegwagens, uit Frankrijk, werden 200 ton bevroren visfilets geladen die vanaf Kerstmis tot vorige week werden verzonden.

De naam van het kopende land wordt niet vermeld, enkel zegt men dat het een natie is die onder Russische controle staat. Bovendien weet men te vertellen dat nieuwe orders binnenkort mogen verwacht worden.

HARINGONDERZOEKINGEN IN CANADA

Testonderzoekingen werden gedaan in de Atlantische wateren door de Dienst voor Viserijonderzoek. De opsporingen hadden voornamelijk plaats nabij New-Foundland en in het St. Laurentiusmeer.

Het onderzoekingsschip «Harengus» vergezeld van 2 omgebouwde mijnvagers werkte vooral om haringbanken op te zoeken en te zelfder tijde de verschillende standen van het net na te gaan opdat een nog meer renderende vangst voor de treilers zou kunnen behaald worden.

BEVAT DE WALVIS VAN DE ZUIDPOOL MEER TRAAAN DAN DEZE VAN ANDERE GEBIEDEN ?

Het heeft er althans de schijn van dat de walvis welke in de Zuidelijke poolstreken gevangen wordt meer traan bevat dan gelijk welke andere van zijn soortgenoten. Gedurende het walvisseizoen 1952-1953 werden 21 ton per walvisseenheden traan geproduceerd tegen 16 ton in het seizoen 1945-46. Het jachtseizoen was nochtans laattijdig geopend maar eerlijkheidshalve moet er worden bijgevoegd dat de methode om traan uit walvis te produceren meer geperfectioneerd is, wat ten slotte aan de handel ten goede komt.

JAPANS-AMERIKAANSE SAMENWERKING VOOR DE TONIJVISSERIJ

Drie afgevaardigden van de conservennijverheid voor tonijn zijn onlangs naar Japan gereisd om er ter plaatse met de Japanse overheden verscheidene vraagstukken te bespreken omtrent de beiderzijdse belangen van dit bedrijf. Op het programma staan: uitwisseling van nota's tot verruiming van de visstapel, verbetering van de vangmethoden en modernisering van de conservennijverheid zelf.

De mogelijkheid wordt eveneens in overweging genomen om vaklui van beider nijverheid de wederzijdse fabrieken te bezoeken.

○ WINCHES
en
○ HYDRAULISCHE
STUURMACHINES
voor de visserij



werktuigen
Giessen

KRIMPEN AID IJSSEL-HOLLAND

Brief uit Yerseke

Nr 382 YERSEKE 9-1-1954

IS DE WINTER OVER ?

Terwijl we deze regels schrijven regent het flink. Hoewel regenweer bij de meesten niet erg in de smaak valt, geloven we toch dat er niet te ontkenen opluchting is vast te stellen hier in de oester- en mosselverwerkende kringen. Want vorst en goede mosselverkoop laten zich nu eenmaal niet rijmen. Wij in ons klein bedrijfje werden het in zeer sterke mate gewaar. We kregen, en vrijwel alle andere mossel groot- en kleinhandelaars dus, twee slechte weken die van Kerstmis en Nieuwjaar plus als toegift nog een tengevolge van 't vriezend weer, te incasseren. Voorwaar geen leuk begin van 1954. Vermits een slechte week nog geen slecht jaar maakt, zullen we hope ndat de nog komende weken ons 1954 van een gunstiger kant zullen leren kennen. Al geeft, wat de oesterverzending belangt, een niet te strenge vorst niet die terugval in 't verbruik als bij de mossels, toch zal ook vrijwel iedere oesterkweker, 't zij van de grotere dan wel van de kleinere en allerkleinste soorten, zich minder bezorgd te voelen, dat althans, nu de vorst de benen heeft genomen. Ook zij die de mossels per auto te vervoeren hebben, zullen blij zijn alle gladheid van de weg te zien wegsmeden. Over de oesterverzending zijn nog geen officiële cijfers voorhanden, deshalve we er de voorkeur aan geven die liever maar af te wachten dan ons aan gissingen te wagen of ons te verlaten op persoonlijke meningen van betrokkenen.

UIT DE VISSERSWERELD

Onder dit titeltje lezen we in ons streekblad dat in de schuit van de firma Rammeloo gevestigd te Philippine, doch varende uit Yerseke, die de mosselvisserij beoefende, een nieuwe motor zal worden geplaatst en wel een 100 P.K. Mercedes Benz. De firma Gebroeders Boogert laat eveneens in de YE.134, een zelfde machine inbouwen. Voor beide schepen betekent deze verandering veel kracht-winst, want tot nu toe werden beide schepen voortbewogen door een 50 P.K. Kromhout-motor. Reeds meerdere van deze machines werden hier ingebouwd. We leven de laatste tijd in een overgang van motoren met betrekkelijk laag P.K.-getal, doch zwaar van gewicht naar motoren van veel P.K. met weinig gewicht. Hierdoor vermindert de diepgang van de betrokken schepen aanmerkelijk, wat vooral voor 't vissen op droge Waddengronden grote voordelen biedt.

NOG STEEDS OP 'T ZELFDE AAMBEELD

Op een vergadering van mosselkwekers te Bruinisse, gaf de secretaris als zijn mening dat de verhoging van de minimum-maat der mosselen, een maatregel was ten gerieve van de handel, maar tot schade van de kweker. Verder zouden de Waddenzee-mosselen te vroeg en daardoor ten nadele van de Zeeuwse aan de markt zijn gebracht. Wijl in beide gevallen werd voldaan aan billijke verlangens der handelaars en alleen bij een bloeiende handel een florierende kwekerij kan bestaan, delen wij de mening van de secretaris niet.



Haring- en Zeevishandel

KATWIJK a. ZEE
Tel. 2841

Postbus II
Telegramadres Neptunus
MODERNE ROKERIJ en
INLEGGERIJ - GLAZEN
POTTEN MET PLASTIC
SLUITING

Schoongemaakte Haring
en Filets in voorbad in
vaten — Vraagt onze
condities voor jaarcon-
tracten — Wederverko-
pers gezocht. (110)

Berichten aan Zeevarenden

Oostende, 7 Januari 1954 nr 1
BELGIE

1/1 Berichten aan Zeevarenden
(B.a.Z.)

B.a.Z. 1/1-1953 vervalt.

De Belgische Berichten aan Zeevarenden brengen ter kennis van de Zeevarenden, alle belangrijke informaties van algemene of particuliere aard betrekking hebbende op het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee, van Gravelines tot Antwerpen t.t.z. het gebied vervat in de Belgische kaarten «Vlaamse Banken» en «Schelde».

De Berichten aan Zeevarenden verschijnen om de 14 dagen, ten einde het bijhouden van de door de Hydrografische Dienst uitgegeven kaarten en documenten toe te laten.

De reeks van de Berichten aan Zeevarenden vangt aan met volgnummer 1 begin Januari van elk jaar. Het volgnummer van de berichten wordt voorafgegaan van het nummer van het blad waarin deze berichten verschijnen. Het jaartal wordt er aan toegevoegd wanneer aan een bericht herinnerd wordt. Het nummer der voorafgaandelijke berichten is gevolgd door de letter (P), dit der tijdelijke berichten door de letter (T).

Feder 1e, 10e en 20e blad geeft als bijvoegsel de steeds van kracht zijnde (P) en (T) berichten.

De berichten aan Zeevarenden geven de lijst der nog van kracht zijnde Dringende Berichten aan Zeevarenden (D.B.Z.).

De Zeevarenden worden uitgenodigd alle opmerkingen die de scheepvaart in het gebied vervat in de Belgische kaarten «Vlaamse Banken» en «Schelde» aanbelangen, zo spoedig mogelijk te verstrekken alsook alle onjuistheden of leemten die zouden waargenomen worden in de publicaties van de Dienst.

Deze mededelingen worden liefst schriftelijk overgemaakt, recht-

streeks en zo duidelijk mogelijk aan Het Hoofd van de Hydrografische Dienst, Oostende - Kaai.
Tel. : 72526
(Hydrografie Oostende).

1/2 Dringende Berichten aan Zeevarenden (D.B.Z.)

B.a.Z. 1/2-1953 vervalt.

De Dringende Berichten aan Zeevarenden (D.B.Z.) gaan uit van het Loodswezen te Oostende en worden telegrafisch en telefonisch uitgezonden door Oostende-Radio (OST en OSU) op de volgende golf lengten en uren :

1) Telegrafisch (OST) : uitgezonden in het Engels — frequentie 500 Kc/sec. (600 m.).

a) bij de ontvangst van het bericht door Oostende-Radio ; b) op de uren : 0900 - 1600 - 2100 GMT.

De Dringende Berichten van bijzonder belang worden bovendien nog uitgezonden op het einde van de stilteperiode die volgt op de ontvangst van het bericht door Oostende-Radio, t.t.z. op de 18e of 48e minuut.

2) Telefonisch (OSU) : uitgezonden in het Nederlands — frequentie 2082 Kc/sec. (144 m.), daarna in het Engels — frequentie 1650 Kc/sec. (181,9 m.).

a) bij ontvangst van het bericht door Oostende-Radio ; b) op de uren : 0120 - 0720 - 1320 - 1520 - 2120 GMT.

De Dringende Berichten van bijzonder belang worden bovendien nog uitgezonden in het Engels, op het einde van de stilteperiode die volgt op de ontvangst van het bericht door Oostende-Radio, t.t.z. op de 3e of 33e minuut.

(Hydrografie Oostende).

1/3 Noordzee. Belgische kust.
In span vissende treilers.

B.a.Z. 1/4-1953 vervalt.
Op sprot- en haringvangst bezi-

gen de Belgische vissers een kor gesleept door twee vaartuigen die op een afstand van 80 à 120 m. van elkaar varen. Dit net wordt boven de zeebodem voortgetrokken op veranderlijke diepte.

Om de aandacht te trekken van schepen die zodanig naderen, dat er gevaar bestaat voor aanvaring of beschadiging van het vistuig, zullen de aldus in span vissende vaartuigen, benevens de lichten en seinen voorgeschreven in Regel 9, e) en f) van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee (London 1948), de volgende bijkomende seinen mogen tonen :

a. over dag, aan de top van de fokkemast, het vlaggesein «D» van het Internationaal Seinboek ;
b. des nachts, elk der twee vaartuigen laat zijn zoeklicht op zulke wijze schijnen dat de lichtbundels, elkaar kruisen vóór of achter en tussen beide vaartuigen in.

Om een naderend vaartuig dringend te verzoeken zijn koers te wijzigen mogen bovendien de zoeklichten snel horizontaal gezwaaid worden.

(Bestuur van het Zeewezen, Brussel)

1/4 Drijvende mijnen

B.a.Z. 1/5-1953 vervalt.

In het Zuidelijk gedeelte van de Noordzee worden soms nog drijvende mijnen gerapporteerd vooral na een periode van slecht weder.

Daar mijnen gevaar opleveren voor de scheepvaart, en om tijdverlies en nutteloze onkosten aan de opsporingsvaartuigen te voorkomen worden de zeevarenden verzocht in hun desbetreffende mededelingen, voor zover mogelijk de volgende bijzonderheden te verschaffen :

1. Positie van het voorwerp en afstand waarop het werd genaderd.
2. Grootte, vorm, kleur, staat van de verf en eventuele aangroei van zeegewassen en schelpdieren.
3. Aanwezigheid of niet van voelhorens of ringen.
4. Indien het voorwerp bepaald geïdentificeerd werd of niet.

(Hydrografie Oostende).

1/6 Zeewaartse schietoefeningen.
Algemene bepalingen.

B.a.Z. 1/6-1953 vervalt.

De schietsectoren worden als volgt bepaald :

A. Kleine sector :

De verboden zone is begrepen in een sector met 1 1/2 mijl straal, van uit de peiling 106° van de watertoren van Lombardside en getrokken tot aan de wal, dwars van de watertoren van Westende.

B. Midden sector :

De verboden zone is begrepen in een sector met als middelpunt positie 51°09'20"N 2°45'00"E en 6,2 mijl straal, tussen de peilingen 106° van de watertoren van Lombard-

sijde en 191° van de watertoren van Westende.

C. Grote sector :

De verboden zone is begrepen in een sector met als middelpunt positie 51°09'20"N 2°45'00"E en 12,1 mijl straal, tussen de peilingen 106° van de watertoren van Lombardside en 191° van de watertoren van Westende.

Signalen :

De volgende signalen worden gehesen aan de top van een mast, geplaatst op een honderdtal meter boven de watertoren van Lombardside: Voor de schietoefeningen welke uitgevoerd worden :

a. In de kleine sector : Een vierkante rode vlag met een bolvormig signaal er boven.

b. In de midden sector : Een vierkante rode vlag met twee bolvormige signalen er boven.

c. In de grote sector : Een vierkante rode vlag met drie bolvormige signalen er boven. De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en op het einde van het schieten neergehaald worden.

Bewaking van de schietsectoren :

De bewaking van de schietsectoren zal beurtelings verzekerd worden door de Zeemacht en het Militair Vliegwezen.

Aan boord van het schip van de Zeemacht zullen de signalen vermeld in voorgaande paragraaf gehesen worden gedurende de schietoefeningen en dit volgens de soort van de schietoefening welke uitgevoerd wordt. De signalen zullen gedurende de onderbrekingen en op het einde van het schieten neergehaald worden.

Verbod te varen :

De schietzones A, B en C zullen ten strengste verboden zijn aan de zeevaart zolang de hierboven beschreven signalen getoond worden.

(Hydrografie Oostende).

1/7(T) Lombardside. — Zeewaartse schietoefeningen.

B.a.Z. 1/7(T)-1953 vervalt.

Van 1 Januari tot en met 31 Maart en van 9 November tot en met 31 December 1954 zullen schietoefeningen door artillerie of van uit vliegtuigen, plaats hebben in de grote en midden sector, vermeld in B.a.Z. 1/6-1954, elke Donderdag en Vrijdag van 7 u. tot 16 u. GMT zonder onderbreking.

Van 1 April tot en met 8 November 1954 zullen zij plaats hebben op de werkdagen, van Maandag tot en met Vrijdag, van 7 u. tot 11 u. GMT en van 13 u. tot zonsopgang doch niet later dan 20 u. GMT ; 's Zaterdags van 7 u. tot 11 u. GMT.

Veranderingen van de ene naar de andere sector zullen op voorhand aangekondigd worden.

De schikkingen van B.a.Z. 1/6-1954 zijn toe te passen.

(Med. Min. v. Landsverdr. en Best. Zeewezen 23-12-1953 - H.17012).

1/8(T) Lombardside. — Zeewaartse schietoefeningen.
Kleine sector.

B.a.Z. 1/8(T)-1953 vervalt.

Schietoefeningen op vaste schijf aan wal of geankerd, zullen uitgevoerd worden in de kleine sector van 1 Januari tot en met 31 December 1954.

Deze oefeningen worden gehouden alle dagen, van Maandag tot en met Zaterdag, van 7 u. tot 11 u. GMT (8 u. tot 12 u., plaatselijke tijd) en van 13 u. tot 17 u. GMT (14 u. tot 18 u., plaatselijke tijd).

De schikkingen van B.a.Z. 1/6-1954 zijn van kracht.

(Med. Min. v. Landsverdr. en Best. Zeewezen 23-12-1953 - H.17012).

GOEDE & KRACHTIGE Scheepszend ontvanginstallaties

geschikt voor TELEFONIE en TELEGRAFIE

in vermogens v. 15, 30, 60 en 100 Watt compleet met richtingzoeker

ECHOLODEN HUUR EN VERKOOP Voordelig in prijs
Onze BECKER-ZENDERS munten vooral uit door :

- UITERST EENVOUDIGE BEDIENING
- GROTE BEDRIJFSZEKERHEID
- UITZONDERLIJKE REIKWIJDTE

RADIO BECKER Radio Communicatie Industrie

Steniaweg 30 A, ZEIST, Tel. 4439 - 3270 - 2221 of 2333 (K 3404)
SERVICE IN ALLE HAVENS (112)

OOSTENDE

21, Rederijkaal

Tel. : 715.70



Vlotkom
Nieuwpoort

ZEEBRUGGE

Pakhuis 24

Stedelijke Vismijn
Tel. : 841.21

Société Anonyme Internationale de Télégraphie sans fil

1901 - 1951

50 JAAR ERVARING IN RADIOTOESTELLEN

DRAADLOZE TELEFONIE

ULTRA - SONORE DIEPTEMETERS

Alle Typen voor Alle Soorten van Schepen

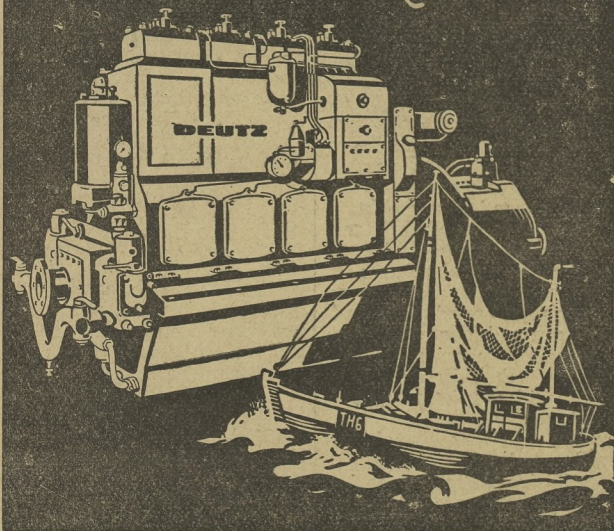
Voor Nieuwbouw en Herstelling
van Schepen

N.V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

DEUTZ

Diesel



Diesel Motoren

Valcke Frères N.V.

OOSTENDE

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(1)

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Tel. 71.791

(34)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

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

Nieuwe Werfkaai, 3,

Fa J. VAN BEELEN C.V.

IJmuiden (Holland) Katwijk a. Zee
Tel. 4608 Tel. 3072

Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij

BUCKMANN en

BRACHTHUIZER

Visgroothandel - IJMUIDEN - Hol-
land - Postbus 584 — Tel. Kantoor
4030, privé 4069 — Telegramadres :
Buckmann. (63)