22e JAARGANG nr 23 Verschijnt elke Vrijdag PRIJS : 3 Fr VRIJDAG 10 JUNI 1955

Het VISSERIJBLAD



Zondag werd te Zeebrugge de Z.511 feestelijk gewijd. Een flinke aanwinst voor de Oostkustvloot.

Adreslijst van Nederlandse Firma's

Sedert 1696

HAARLEMMEROLIE

van...

C. DE KONING TILLY

voor inwendig gebruik tegen galsteen, ingewandsstoornis, nierkwalen, griep, verkoudheid, hooikoorts.

ACHTERSTRAAT, 13, HAARLEM

Verkrijgbaar bij apotheek en drogisterij of bij de fabrikant.

Ook in België overal verkrijgbaar, doch let op de juiste naam.

(187V)

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

MACHINEFABRIEK en TECHNISCHE HANDEL

H. ZWART - IJmuiden

(Fabriek tel. 5459. Na 18 uur 5110.)

T. VOOYS

KATWIJK-AAN-ZEE

Telefoon 2427

Haringhandel - Inleggerij

Eigen koelhuis

(102)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319

(96)

FA. IJzermans & Co

de Rijkstraat, 2, Scheveningen

Tel. 55.22.20 K 17.00

HARING

BOKKING

SPROT

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

—— ROKERIJ ——

Specialiteit in gerookte makreel

Import IJMUIDEN Export

(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737.

Telegram-adres «Visserclots».

(89)

A. VAN DUYVENBODE

Machinefabriek en Technische Handel

Levering en reparatie van :

- stationnaire en scheepsmotoren
- stoommachines, ketels, trawl- en haringwinches
- zoetwater koelinstallaties
- bronzen centrifugaalpompen
- direct omkeerbare centrifugaalpompen
- hoge en lage druk plugnerpompen

TRAWLERKADE, 59

IJMUIDEN

ZUIDZIJDE

Tel. 4391 (K.2550). Na 18 u. : 4117

(171V)

DE TWENTSCHE BANK N.V.

IJMUIDEN

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

FISH CANNING FACTORY

COLUMBIA

Export naar alle landen van

VISCONSERVEN

Gespecialiseerd voor

DE TROPEN

VLAARDINGEN - HOLLAND

Telefoon 3057 - 2068 —

Telefoon Rotterdam 67072

(122)

STEL'S OLIEHANDEL

AMERICAN LUBRICATING

IJMUIDEN

Tel. K. 2550 - 4575 - 6361

TRAWLERKADE, 64

(103)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

WERF I.S. FIGEE

VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie van vissersvaartuigen

---

n.v. AGENTUUR en HANDEL Maatschappij

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

HOTEL AUGUSTA

IJMUIDEN Restaurant-Café

Twee minuten van de Vishal

Telefoon 4217 (82)

Fa J. VAN BEELEN C.V.

IJmuiden (Holland) Katwijk a. Zee

Tel. 4608 Tel. 3072

Trawlnetten Haringtrawlnetten

Scheepsuitrustingen

Alles voor de visserij

(98)

GLAS en ZOON

Specialiteit in : Witte kabeljauw, Vlootvleugels, Tarbot en Heilbot.

Tel. : Magazijn 4192 - Huis 5721

IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)

Scheepswerf „De Dollard"

(Dir. P. Doornbos)

LANDSMEER

Telef. K 2902 / 261 - 243

Nieuwbouw van Vissersvaartuigen

ZEEVISHANDEL

PIETER DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524,4822

Na 6 uur : 4732 - 4595

Specialiteit: schelvis, kabeljauw, makreel, — haring, enz. —

(80V)

HAASNOOT'S SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN

SPECIALITEIT IN HUIDVERVEN

2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN

Tel. : 5323 Privé : 6190

(169V)

SLIJTERIJ A.P. BAKKER en Zn

GROTE SORTERING WIJNEN, GEDISTILLEERD EN HEINEKENS BIER

Speciaal adres voor de scheepvaart

(PART. ENTREPOT)

Cronjéstraat 5-7-9

Tel. 54.55 — IJmuiden

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram : Leoneessel Antwerpen

Telex : Leoneessel Antwerpen 277

—o—

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram : Leoneessel Brussel

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

185V

Het
VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER :
St Jorisstraat, 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.R. 41.89.87

Verant. Druk.-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan, 22, Oostende

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

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

Belangstelling van Reders-Middenstanders

De beste barometer van een nijverheid is de deurmat van het bedrijfssecretariaat.

Zolang het goed gaat, worden weinig voeten aan deze mat geveegd. Maar komt er een inzinking — hoe klein ook — dan moet de deurmat dagelijks uitgeklopt worden.

Het secretariaat wordt enkel bezocht als er miseries zijn. Wanneer het goed gaat, komt men het niet zeggen. Dat wordt men gewaar omdat er dan weinig of geen bezoekers zijn. Dat is een internationaal teken van vertrouwen tussen leden en beroepsverenigingen.

★ ★ ★

Zo is het ook met de algemene vergaderingen. Zijn er geen opmerkingen of klachten, dan blijft iedereen thuis en mag het bestuur gerust hetzelfde blijven, dan is een kleine regenviaag reeds een voldoende verontschuldiging en denken de leden : zolang wij ons hoofd niet moeten breken met de zorgen van anderen, zijn wij op ons gemak.

Komen de moeilijkheden als donderwolken opdagen, dan is het een stroom mensen, dan is de zaal te klein, dan wil iedereen eerst vóór de tafel zitten om opmerkingen te maken en daarna achter de tafel om zijn plannen uit te voeren.

★ ★ ★

In 1948 waren de zalen te klein waar de algemene vergaderingen van het Verbond der Belgische Zeevisserij gehouden werden. In 1955 was het aantal aanwezigen te klein om de zalen te vullen.

Twee algemene vergaderingen werden vorige week gehouden door het Verbond der Belgische Zeevisserij : te Oostende en te Heist. Te Heist kon de belangstelling zeer goed genoemd worden. Te Oostende was het maar dunnetjes en de zomerbui die voor de middag viel, was voor velen een welgekomen reden om thuis te blijven.

Eenmaal in het jaar wordt er een algemene vergadering gehouden om aan de leden verslag uit te brengen over wat voor hen gedaan is geweest en om hun vertrouwen te vragen voor de komende werking. Als dan de leden het niet nodig achten op deze vergadering aanwezig te zijn, als er geen opmerkingen gemaakt worden, geen vragen gesteld, dan mag men wel besluiten dat iedereen akkoord is met de gang van zaken en met het bestuur.

★ ★ ★

Toch is het spijtig te noemen dat dergelijk gebrek aan belangstelling bestaat. Het is niet alleen een verschijnsel in de redersmiddens, het is een ziekte die de ganse middenstand aantast en ondermijnt.

Een ziekte die een dubbel verschijnsel heeft : onverschilligheid en gemakkelijke verdeeldheid.

★ ★ ★

Onverschilligheid in de Middenstand -- dus ook in de Redersmiddens.

Na meer dan 60 jaar syndikale beweging, hebben onze middenstanders nog niets geleerd van de werklieden. Als de werklieden thans een macht vormen in de Staat, is het wel door hun aandacht voor hun syndikaten en de vraagstukken die hen aanbelangen.

Zie naar de syndikaten. Daar worden kernen gesticht, vormt men voormannen, men houdt studiekringen, congressen, meetings, massavergaderingen, betogingen en optochten. En nergens is er gebrek aan belangstelling en aanwezigen.

Zelfs als het goed gaat bij de werklieden, worden voortdurend nieuwe vraagstukken en moeilijkheden gezocht, wordt de oplossing bestudeerd en besproken en eendrachtig gestreefd naar deze oplossing.

Wanneer de syndikale organisaties — in naam van hun aangeslotenen — gekomen zijn tot de macht die ze nu bezitten en voortdurend gebruiken, dan is het wel door deze aandacht voor hun stand en voor de problemen van de tijd.

Wanneer de Middenstand nog steeds ten achter blijft, dan is het wel door deze aandacht voor hun stand en voor de problemen van de tijd.

Wanneer de Middenstand nog steeds ten achter blijft, dan is het omdat ze geen machtsvertoon tegen machtsvertoon stelt, omdat ze geen aandacht stelt aan de vraagstukken die zich stellen of kunnen stellen.

★ ★ ★

Wanneer de Middenstand niet verder vooruitgaat, dan is dit ook te wijten aan het tweede aspect van de ziekte die zij heeft : aan de gemakkelijke verdeeldheid.

Men gooit het maar al te gemakkelijk op een koopje. Men wikt en weegt — niet de voordelen en mogelijkheden van een sterke, goed ingerichte organisatie — maar het bedrag van het lidmaatschap. Er wordt maar te licht vergeten dat de 20 centiemen per honderd op de bruto-opbrengt jaarlijks honderdvoudig worden terugbetaald : door de afschaffing van de 4 fr. per dag compensatievergoeding — dank zij het V.B.Z. — door de afschaffing van de 4,50 t.h. overdrachttaks en de 9 t.h. overdrachttaks op garen en touwwerk — dank zij het V.B.Z., door tientallen andere voordelen.

Men gooit het liever op een koopje. Er zijn er die het doen voor 100 fr. per jaar. Men denkt er niet op dat met 100 fr. per jaar en per lid niets kan gedaan worden van betekenis, dat dit veel te weinig is om ernstig werk te verrichten. En men denkt er natuurlijk veel minder aan, dat er geld moet bijkomen. Van waar dit geld komt en waarom dit geld zo maar cadeau gegeven wordt, dat blijft bij velen onverschillig.

★ ★ ★

Denk niet te lichtvaardig over Uw algemene belangen. Wees niet onverschillig, leer bij, meng U in de beweging : het gaat om Uw bedrijf, niet alleen om dat van Uw collega !

Blijf eendrachtig. Regelmatig wordt ons van hogerhand de raad gegeven : Blijf bij elkaar, handel eendrachtig, zo zult ge alles bekomen wat ge nodig hebt.

Hoe wil men dan iets opbouwen, wanneer niet alleen in de rug afgebroken wordt, maar ook wanneer het de leden onverschillig is wat opgebouwd wordt, als het maar goed gaat vandaag.

★ ★ ★

Onverschilligheid is een algemeen verschijnsel. Als er bij ons onverschilligheid is, dan is deze ook bij de oppositie. Als onze voorstellen in het algemeen belang afgebroken worden door de oppositie, dan doet zij dit buiten medeweten van haar leden, omdat ook deze leden onverschillig zijn.

En als de boel dan maar draait en verwaait, dan is dit het gevolg van onverschilligheid en gebrek aan eendracht. Dat is zo in de Middenstand, dat is zo in de redersmiddens.

J. H. K.

Standpunten

De Wekelijkse Brief van Stierman Lèèze



Beste Menschen,

Zijn we gelukkig van de reize !

'k Hebbe een massa geld verdiend met niets te doen en 'k gaan julder een goeje twijoo geven om ook zooveele te verdienen. 'k Peinzen der op een otto te gaan koopen en nieuwe meubels en een nieuwe mutse.

k' Hebben een hoop geld gewonnen, je kunt het niet gelooven en je mag het gijnder weeten hoe dat dat gebeurd is, je kunt het ook probeeren. Wat dat er met mijn gebeurd is, je moet goed luisteren : de controleur van de belastingen moet geen geld hebben van me. En dat is nu niet omdatten der genoeg hebt zulle, 'k weeten niet waarvoren dat 't juiste is, maar 't is misschien omdat ik de goeie weg gevonden hebben om geene meer te moeten betaalen. 'k Hebben sebiet mijn comtaabel opgezeit, want waarvooren moet je nu nog je boeken houden, als ze in de fiskus van je geld niet meer willen weeten.

't Is al een tijdetje geleen dat ik, gelijk iedereen, 'n brief van de belastingen voor in te vullen in mijn busse krijgen. 'k Vullen dat niet geeren in, niet alleene omdat ik met de penne niet zoo goed over de baane kunnen, maar ook en vooral omdat dat veele geld kost als je zulke brieven invult.

'k Zeggen teegen Euphrasie, me gaan hem op de schouwe achter de spiegel steeken en helpt het onthouden dat ik hem de volgende reize invullen. Maar ja, in wat voor een meenaage gebeuren der geen raare diengen, zoowel bij julder als bij 't mijnent. Met die histoorie van die schouwe, geraakte die brief verlooren en geheel en gans uit mijn gedachten.

Maar een weeke of viere geleen krijgen'k nog een brief van mijn maat van 't kantoor van de belastingen, om te zeggen datten me niet vergeeten had en op die brief stond in schoone letters : eerste vermaaninge.

'k Zeggen in mijn eigen, als dat de eerste keer is dat ik een vermaaninge krijgen, hebten geen reeden om stijf dul te zijn op mijn, een vermaaninge is maar een vermaaninge. 'k Zeggen teegen Euphrasie je gaat een keer moeten kijken achter die belastingsbrief van mijn, want 'k hebben een vermaaninge gekregen van de controleur en 't zou passen datten mijn de volgende keer schorst.

Maar met dat we naar Engeland geweest zijn, hadden we wijnder dadde weere vergeeten en 'k kreegen in den helft van Meie nog een brief van de controleur en daar stond er op : tweede vermaaninge. 'k Zeggen nè, j' is hij wel mildig met zijn vermaaningen, je kunt hij hem gelijk niet kwaad maaken, 't moet toch in de fond een goeie mensch zijn, datten mijn nog een keer vermaant. Dat gebeurt anders niet op den onderzoeksraad. Maar je zit er misschien mee in datten mijn gaat schorsen van 't betaalen van de belastingen en datten mijn daarmee zeer gaat doen.

Die mensch weet dat ik mijn belastingen ieder jaar met evenveel plezier betaalen als de andere acht millioen Belgen en je wilt hij mijn plezier niet ontneemen.

En met die histoorie van dien hond vergaaten we nog een keer van die brief in te vullen. Geheel teegen mijn gedacht in zeie, want die mensch moet zijn werk doen en je moet hij er voorzeeker geweldig mee ingezeeten hebben dat die brief van mijn niet af kwam en dat hij bijgevolg niet goed wiste hoeveele datten op mijn rekeninge moesten zetten.

En wat ligt er thuis als ik thuis kommen van de reize ? Je hebt het allemaale geraaden : een nieuwe brief van de controleur van de belastingen. En 't was een rekommandee, zei Euphrasie, omdat we hem zeeker zouden in onze handen gekreegen hebben.

'k Hadden 't nooits ofte nooits gepeinsd dat die mensch zooveele vriendelijkheid hadden en 'k beloofden al in mijn eigen van niet meer oover hem te schrijven of te klappen op de kaaje. Maar 'k en kunnen der niet van zwijgen : je was nog veele vriendelijker dan dat ik van ze leeven gepeist hadden.

Op die brief stond er in groote dikke letters : LAATSTE WAARSCHUWINGE, en 't was tennog drie keeren met rood krijon onderlijnd omdat we 't alleszins zouden gezien hebben. Nu je koste moeilijk missen. En dat wil zeggen die laatste waarschuwinge : datten achter de deezen ons niet meer gaat lastig vallen, dat 't gedaan is met de waarschuwingen en dat ik alzoo voor van de jaare op mijn gemak gaan zijn. 'k Weeten nog niet hoe dat gaat gaan voor 't naaste jaare, maar voor van de jaare zijn'k er dus van af.

'k Hebbe 't alsan gezeid dat je joen nooits moet haasten, je ziet wel nu : 'k Hebben mijn niet gepresseerd om mijn brief in te vullen, 'k hebben gewacht tot de laatste man en 't moet zijn dat de staat geld genoeg binnengekreegen hebt van al die onnoozelaars die seffens en sebiets hunder brief ingedreegen hebben. Maar 't gaat met mijn geen waar meer zijn.

Je moet julder nu ook niet peinzen dat het door mijn schuld is dat de staat verplicht is van de nafte op te slaan met een frank de liter. Neen't daar kan ik niets aan doen en ten andere, 'k betaalen ik zooveele niet of dat die belastinge aan de staat gaat opbrengen. Daarvooren moet je gijnder niet dul zijn op mijn.

Maar je mag julder handjes kussen dat ik mijn geheim aan julder verklapt hebben en dat je gijnder 't naaste jaar ook kunt werken voor die laatste waarschuwinge te krijgen en julder geld in julder zakken te houden.

Elk z' eentje en tot 't naaste reize.

Stierman Lèèze.

OOSTENDE
21, Rederijkaai
Tel. : 715.70

ZEEBRUGGE
Pakhuis 24
Stedelijke Vismijn
Tel. : 841.21

Vlotkom
Nieuwpoort

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
(64V)

Onderzoeksraad voor Zeevaart

HET VERGAAN VAN HENRI DEWEERT — LAATSTE GETUIGENVERHOOR — VERDWIJNING VAN EMIEL MAKELBERGE EEN ONGEVAL — STEEDS HET VERGAAN VAN O.121 — HET VERGAAN VAN Z.428 NA AANVARING MET O.66

Woensdagnamiddag kwam de onderzoeksraad voor Zeevaart bijeen onder voorzitterschap van dhr Julien Poll. Dhr Pluymers vervulde het ambt van rijkscommissaris.

VERGAAN VAN DE H. DEWEERT

De Raad hoorde de laatste getuige in de zaak van de H. Deweert die met man en muis in de Noordzee verging. Het is de 1e stuurman Gruwez Jacky 30 jaar, wonende te St. Michiels Brugge. Deze ontsprong gelukkig de dodendans want hij maakte deze laatste reis niet mee omdat hij zijn examen voor kapitein moest afleggen. Hij vaarde voordien reeds 2 jaar aan boord. Hij zegt dat er bij hem geen twijfel bestond over de zeevaardigheid en stabiliteit van het schip. Met de machines had men ook geen last, evenmin met de stuurinrichting. Op 27 Mei liep het schip in de sluizen Demey te Oostende onbeduidende averij op. In Antwerpen was het ernstiger gezien bij een aanvaring met een kaaimuur de voorsteven werd geplooid en overgezet naar stuurboord. Er waren enkele revetten gesprongen. Er werden voorlopige herstellingen uitgevoerd. Bij het verlaten van Antwerpen waren de lekrevetten vervangen, was in de voorpik een segment aangebracht en had men de voorpik vol water gestoken gezien men moest op ballast varen. Wanneer later de voorpik werd leeggemaakt kwam er geen water meer binnen.

De raad ziet verder af van de getuigenis van Saudemont André die nog lang in zee zal zijn. De rijkscommissaris zal op 29 Juni zijn requisitorium uitspreken.

xxx

Daarop hoort men de rijkscommissaris in de zaak van de verdwijning van matroos Maekelberghe Emiel aan boord van de O.337 Marjolene. Na onderhoor van matroos Lycke verklaart het openbaar ministerie dat men hier te doen heeft met een arbeidsongeval. Matroos Makelberge werd meegesleurd met een zware zee die over het achterdek ging. De Raad zal op 22 Juni uitspraak doen.

xxx

De Raad stelt vervolgens de behandeling van de stranding van de Z.745 «Srijdt voor Christus» schipper Vieren uit, tot latere datum.

HET VERGAAN VAN DE O.121 EN DE Z.428

In betrekking met het opbranden en vergaan van de O.121 «Monte Carlo» hoort de Raad een laatste getuige, matroos Popelier Henri van het vergane vaartuig. Popelier verklaart op zijn beurt dat hij pas de volgende dag op 14 Maart vuur heeft gezien. Hij kwam na de ontdekking van de brand als laatste op de brug. De schipper was hem dus voor.

xxx

Daarna neemt de Raad de aan aanvaring tussen de O.66 «Roi Leopold» en de Z.428 in de handeling. Deze vaartuigen kwamen op 7 Jan. 1955 met elkaar in aanvaring waarbij de Z.428 verging. Na onderhoor van schipper Zwaertvaegher van de Z.428 en matroos Willy Thomas van de O.66, blijkt dat dit laatste vaartuig manœuvreerde. De Z.428 wilde ten slotte de aanvaring met de op bakboord ronddraaiende 0.66 vermijden door stuurboot over te geven maar de O.66 bleef draaien en liep ten slotte de Z.428 aan voor de achtergalg op bakboordzijde. Er stroomde onmiddellijk veel water in de machinekamer van het houten vaartuig. De bemanning deed het onmogelijke om het schip te redden en bleef aan boord tot het water over dek spoelde. Ondertussen had de Z.446 het zinkende vaartuig op sleeptouw genomen.

De Raad zal nog meerdere getuigen horen om de verantwoordelijkheid te bepalen.

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 11 Juni — V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort.

Woensdag 15 Juni — laatste dag inschrijvinging Bremerhaven.

Zaterdag 2 Juli — V.B.Z. zitdag te Nieuwpoort.

Zondag 3 Juli — Neptunusfeesten te Oostende.

Vrijdag 15 tot en met 19 Juli — V.B.Z. reis naar Bremershaven.

Maandag 18 en Dinsdag 19 Juli — Internationale redersconferentie te Bremershaven.

VERBOND der Belgische Zeevisserij

V B Z

WEKELIJKS BULLETIN

Laat Uw bedrijf geen eendracht derven, noch aan onverschilligheid sterven !

Reders van Nieuwpoort opgelet !

Tengevolge van de algemene vergadering te Oostende op Zaterdag 4 Juni, is de gewone zitdag voor U van een week uitgesteld. De leden die moeilijkheden hebben of raad wensen in te winnen, kunnen deze maand — per uitzondering — zich wenden in de vergaderzaal van de vismijn te Nieuwpoort, op morgen, Zaterdag 11 Juni van 15 tot 17 uur.

Hoogwater

JUNI

10 Vrij	03.52	10.19	46	8
	16.04	22.49	45	6
11 Za	04.32	10.59	45	9
	16.42	23.28	45	7
12 Zo	05.15	11.43	45	10
	17.26	— —	44	—
€ 13 Ma	06.05	00.14	45	8
	18.18	12.34	44	11
14 Di	07.04	01.11	45	9
	19.20	13.34	44	12
15 Wo	08.13	02.16	45	10
	20.29	14.41	45	13
16 Do	09.21	03.26	45	9
	21.37	15.51	45	11

Van het hemdetje dat nader was dan het rokske...

In de Nederlandse rederskringen is men op dit ogenblik ten zeerste verontwaardigd over het feit dat een handelaar Schotse maatjes heeft ingevoerd vooraleer de Hollandse maatjes op de markt waren. Wij kunnen dit heel goed begrijpen, want we ondervinden wekelijks hoe Nederlandse vis in ons land ingevoerd wordt, nog vooraleer de eigen vangsten bij ons verkocht worden. De Nederlandse kringen echter noemen de Belgische verontwaardiging misplaatst.

Het hemdeke is nader dan het rokske.

Het Nederlands blad : De Visserijwereld, keurt in die zin de houding goed van de handel die — op het ogenblik dat door het conflict door de vissers uitgelokt geen haring op de markt zou zijn — besloot dan maar uit de vreemde in te voeren.

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

—(Koninklijk besluit van 16 November 1929).

De volgende brevetten zijn in de loop der maand Mei 1955 toegekend:

Brevet van kapitein ter lange omvaart : Gerin, P.-J.-M.; Segers, R.-P.-A.

Brevet van Luitenant ter lange omvaart : Swings, Ch.-E.J. ; Schautteet, R.-R.-E. ; Dispas, J.-J.-Fl. ; De Groote, B.-M.-A. ; Van Hecke, A.-J.

Brevet van kapitein der kustvaart Lintermans, E.-L.-V.

Brevet van stuurman ter kustvaart : Duvosquel, L.-L.-P.

Brevet van mecanicien 2e klasse : Vyncke, R.-K. ; Francart. R.

Brevet van machinest voor motoren met inwendige branding : Vyncke, R.-K.

Brevet van schipper ter visserij 2e klasse : Lebluy, G.-J.-F. ; Germonprez, J.-A. ; Calcoen, L.-M.

Heraanpassingwet op de aanmonstering van Zeelieden

Tot nu toe moest de zeevisserij voor de betrekkingen tussen werkgevers (reders) en werknemers (vissers) beroep doen op de algemene wetgeving, die in ons land hoofdzakelijk voorzien was voor de koopvaardij. Tengevolge hiervan rezen talrijke moeilijkheden op omdat voor specifieke gevallen die de visserij aanbelangen, geen speciale teksten voorzien waren. Vorig jaar werd te Genève een voorstel gedaan van de Internationale Arbeidsconferentie om de visserijwetgeving in alle landen eenvormig te maken.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij had deze kwestie reeds bestudeerd en ter bespreking voorgelegd op de Internationale Rederskonferentie. Thans heeft het Beheer van het Zeewezen een voorstel overgemaakt aan de beroepsvereniging om over te gaan tot een speciale visserijwetgeving in ons land.

Dit zal het uitwerken van een voorstel nog vergemakelijken, hoewel het niet te voorzien is dat deze nog in de eerstvolgende maanden zal kunnen tot stand komen. Er mag in elk geval verbetering verwacht worden in de nabije toekomst. Er dient echter niet overhaast te werk gegaan wil men vermijden dat de nieuwe wet talrijke gebreken zou vertonen die later des te moeilijker kunnen worden weggewerkt eens de nieuwe wet er door is.

Schietoefeningen en Kustvisserij

Opnieuw moeten twee schippers van kustvissersvaartuigen voor de Rechtbank van Veurne verschijnen omdat ze tijdens de schietoefeningen door de schietsector hebben gevaren. Het zijn niet de eerste en het zullen ook de laatste niet zijn.

We kunnen er een drama van maken. Maar het is reeds een klein drama op zijn eigen. Kleine Oostendse garnaalscheepjes varen uit en, omdat ze in de nabijheid van de haven hun kost niet kunnen verdienen, zullen ze hun kans wagen in de nabijheid van Nieuwpoort, waar de Nieuwpoortenaars de vorige dag goede vangsten hebben gemaakt. Het is menselijk. Men moet al dicht bij Lombarsijde zijn om het signaal van de schietoefeningen te zien uitsteken en zo komt het dat ze de grens van de sector al overschreden hebben als ze plots door een wachtboot worden verwittigd en opgeschreven.

Volgt dan een Pro-Justitia met vermelding van inbreuk op artikel 55 van de wet zo en zoveel om geen gevolg te hebben gegeven aan de voorschriften en bevelen van waterschouten, consuls, enz., en een straf van 26 tot 300 fr.(te vermenigvuldigen met 20)...

Om een frank te kunnen verdienen moeten de vissersvaartuigen een omweg maken van enkele mijlen, meer mazout verstoken en tijd verliezen terwijl, wanneer koopvaardij- of mailboten wensen voorbij te trekken, op onmiddelijke vraag langs de radio, de schietoefeningen gestaakt worden.

Wanneer zal men de kleine kustvisserij ook inzien. Een paar obussen minder afschieten zal aan het land een hoop geld besparen, zal de kustvisserij toelaten af en toe ook iets te verdienen als er bij Oostende niets te vangen is en zal tenslotte toch ook de vrede dienen.

De onbemande vliegtuigen en onze vissers

EEN ONAANNEMELIJKE TOESTAND

Door de militairen uit het kamp van Lombardsijde worden sedert enkele dagen oefeningen gedaan met onbemande vliegtuigen of vliegtuigen zonder piloot, die van op de grond bij middel van radio en radar bestuurd worden. Deze oefeningen, met dit soort van vliegtuigen, gebeuren meestal tussen 12 en 14 uur t.t.z. op de uren waarop de schietoefeningen gestaakt worden. Doch op deze uren van de dag is het ook het uur dat de garnaalvissers naar de haven van Nieuwpoort lopen en er dankbaar gebruik van maken om op deze afgebakende en verboden maar uiterst rijke garnaalgronden in der haast nog eens het garnaalnet uit te gooien. Dit alles brengt met zich mede, dat sedert bedoelde datum, de vissers aan een groot gevaar worden blootgesteld. Al worden er tot heden geen schietoefeningen op deze vliegtuigen gedaan, bestaat het gevaar van dergelijke oefeningen in het neerkomen der vliegtuigen. Op amper enkele honderden meters van een garnaalboot plofte onlangs dergelijk toestel in zee. Niet ten onrechte wordt door de vissers de vrees geuit vroeg of laat het slachtoffer te worden van zulk vliegtuig, daar de garnaalgronden zullen geschonden worden met wrakken die steeds de oorzaak zijn van grote schade aan de netten. De vissers vragen zich dan ook af, of het niet mogelijk is een dergelijke regeling te treffen, zonder de weinige uren die overblijven om op deze beste garnaalgronden te vissen, nog te doen verminderen.

Herziening op de immatriculatie van vissersvaartuigen

De kwestie van de immatriculatie van de vaartuigen en dan vooral deze van de hypothecaire inschrijving is tot nu toe een zeer verwarde boel geweest. Thans onderzoekt de Senaatscommissie voor Verkeerswezen een nieuwe wet op de immatriculatie van vissersvaartuigen die binnenkort zal voorgelegd worden aan de wetgevende Kamers.

Het Verbond der Belgische Zeevisserij volgt van dichtbij, niet alleen om te beletten dat de belangen van de visserij over het hoofd gezien worden, maar om er ook en vooral voor te zorgen dat er nuttig werk verricht wordt in het belang van onze reders.

De wijding van de Z. 511

Zondagnamiddag, het weer was heerlijk, waren talrijke familieleden en vrienden opgekomen om de wijdingsplechtigheid — door E. H. Holvoet — van de Z.511 «Normandie», eigenaars Frans Ackx en Albert Creyf, bij te wonen.

Het was juist 12 jaar geleden dat de geallieerden geland waren in Normandie en ook de Z.511 werd «Normandie» gedoopt. Dit prachtig vaartuig is gebouwd op de werf Jules Haerinck en is voorzien van een motor Industrie van 200 pk bij 460 toeren.

Voor de omkeerbeweging is een hydraulische koppeling voorzien welke juist als de motor van zware constructie is en dus aangepast aan het zware werk van een vissersvaartuig geeist. Voor het wassen van de vis is er een centrifugaalpomp aangebracht welke echter deze particulariteit heeft dat hij door een frictie aangedreven wordt, waardoor de aandrijvende riemen alleen dan in beweging zijn als de pomp moet werken.

Het was moeder Marie Ackx die meter was en Julien Warmoes was peter.

Ons blad wenst Frans Ackx en Albert Creyf behouden vaart en rijke vangsten met een vaartuig dat zeker met zijn sterke motor een der beste van de Zeebrugse vissersvloot mag genoemd worden.

VISSERIJNIEUWS UIT ZEEBRUGGE

SCHADEGEVALLEN

Toen de Z.447, schipper Dobbelaere Raymond, zich ter visvangst bevond, viel bij het inhalen van de korre plots de motor stil. Bij nazicht kon men vaststellen, dat de as van de oliepomp gebroken was. Het in nood verkerende vaartuig riep langs de zendpost de Z.504, schipper Vlietinck August op die in de nabijheid viste, en die het vaartuig terstond ter hulp kwam en het veilig opsleepte naar de haven van Zeebrugge.

— Toen eigenaar De Voogt Louis zich aan boord begaf van zijn schip de Z.727 terwijl het gemeerd lag in de vissershaven, stelde hij vast dat de reling op de rechter bakboord zijde gebroken en afgerukt was over een lengte van 1 meter en dat het achterdek lichtjes ontzet was. Klacht werd neergelegd tegen onbekenden.

— Eigenaar Dobbelaere Emiel van de Z.455, kwam aangifte doen van beschadiging op het waterschoutsambt, die zich voordeed toen het vaartuig gemeerd lag op de kalfaterbank. Bij het opgaand tij, toen het vaartuig diende vlot te komen bleef een kant gans overhangen en op een bepaald ogenblik viel het op zijn linkerzijde, met het ongelukkig gevolg dat er water aan boord kwam.

— Toen de Z.146, schipper-eigenaar Martens Gustaaf zich ter garnaalvangst bevond, kwam bij een hoge zee de korre in de schroef terecht. De hulp werd ingeroepen van de Z.448, schipper-eigenaar Calier Alfons die in de nabijheid viste en het vaartuig veilig op sleeptouw nam naar de haven van Zeebrugge.

BRIEVENBUS

Bezoeken aan de Oostendse Vismijn

Men schrijft ons :

Mijnheer de Redacteur.

Gij hebt volkomen gelijk waar gij schrijft dat de stad Oostende niet genoeg doet om haar schone vismijn en vissershaven bij onze talrijke zomergasten bekend te maken.

't Is een merkwaardigheid die nergens in heel het land te zien is en die zeker veel bijval zou genieten. Men zou zich zelfs kunnen afvragen of de vele bezoekers op de daar niet zouden in de weg lopen en de handelsverrichtingn storen.

In de veel kleinere vismijn van Zeebrugge heeft men dat voorzien en op gans de lengte van de verkoophalle een betonnen galerij aangebracht van waar de bezoekers, zonder in de weg te lopen of zich te bevuilen, de drukke verrichtingen kunnen gadeslaan.

Het is nog niet te laat om iets dergelijks in onze grote hoge vishalle te doen, door op behoorlijke hoogte een lichte ijzeren balcon aan te brengen die niets zou ontsieren. Een eenvoudige reling zoals op de schepen, zou volstaan om aan de kijklustigen de nodige veiligheid te geven.

Bezoekers die uit loutere nieuwsgierigheid komen zien en niet begeleid zijn door een koper die in de mijn ingeschreven is, zouden door de hall-chef of een bediende beleefd verzocht worden van de galerij gebruik te maken.

Het vervaardigen van dergelijke balcon zou heel zeker wat minder kosten dan een nieuw nutteloos garnaalkot.

ARBEIDSONGEVALLEN

TE OOSTENDE

VERMEYLEN André, matroos op het vissersvaartuig O.312 werd gedurende het lossen van vis door een benne vis getroffen aan rechterhand.

LABBEKE Antoon, werd bij het splitsen van wire aan boord van de treiler 0.92 geprikt in middenvinger van linkerhand.

LAPLASSE Fernand, werd bij het winden van de korre aan boord van de treiler O.296 geprikt door staaldraad in rechterhand.

VANHEE Allbert, matroos op de treiler O.294 is op het dek gevallen daar hij in de rug getroffen werd door een slingerende visbenne.

LYCKE Marcel, is aan boord van het vissersvaartuig O. 82 uitgegleden en gevallen waarbij hij kneuzingen opliep aan de rechterschouder.

VERCRUYSSE Louis, schipper eigenaar van de O.103 is bij een poging om de winch stil te leggen uitgegleden en gevallen waarbij hij kneuzingen opliep aan beide armen.

VERCRUYSSE Gustaaf, motorist op het kustvissersvaartuig O.103 is op dek gevallen en werd gekneusd aan de rug.

VERCNOCKE Louis, werd bij het veranderen van korreboel aan boord van de O.232 geprikt door staaldraad in de linkerhand.

DEVRIENDT Louis, motorist op de 0.300, liep brandwonden op aan linkerhand door het vallen van een ketel tengevolge van het breken van het handvat.

VERLEENE Lucien, schipper op de O.128 werd bij het winden van korre met rechtervoet gekneld tussen loodzeil en verschansing.

VERBIEST Charles, scheepsjongen op de O.253 werd door staaldraad geprikt in de rechterhand.

FONTEYNE Eugeen, stuurman op de treiler 0.300 werd bij het ophalen der netten door kuil in het aangezicht getroffen. De O.300 heeft Fonteyne te Esbjerg aan land gezet voor verzorging.

VANDENBROECK Charles, is bij het binnenzetten van de visplanken aan boord van de O.77 met rechterhand gegrepen geweest tussen galg en planken.

TE ZEEBRUGGE

DEGROOTE Gilbert, werd gedurende het splitsen van wire geprikt in linkerhand. Dit gebeurde aan boord van het garaalscheepje Z.538.

HEYNEMAN Raymond, matroos op de Z.538 van reder Degroote Georges, is bij het reinigen van het schip in het ruim gevallen en liep hierdoor kneuzingen op aan linkervoet.

VANDIERENDONCK Raymond, schipper van de Z.539 werd bij het bedienen van het roer gekwetst door roertap aan linker- voorarm.

WINTEIN Albert, matroos op de Z.60 is bij het aan boord komen gevallen en liep kneuzingen op aan linkerknie.

DESMIT Julien, matroos op de Z.518 werd bij het sluiten van het luik door een stuk hout gekwetst aan de recherhand.

TE NIEUWPOORT

DEVOCHT André, matroos van het scheepje N.704 is uitgegleden en gevallen bij het winden van de kloper. Devocht kwam terecht op de hoek van winch en werd gekwetst aan de rug.

WERELD-VISSERIJNIEUWS

NIEUWE HOOGZEETREILER TE FECAMPS

Bij onze Zuiderburen gaat de nieuwbouw voor de visserij met rasse schreden vooruit. Verleden Maandag liep te Le Hâvre wederom een prachtige hoogzeetreiler van stapel, die de naam «Joseph Du Lamel II» zal dragen.

De treiler, gebouwd voor rekening van de «Societé des Pêcheries de Fécamp» is van het klassieke type met een lengte van 68 m., voortbewogen door een dieselmotor 1250 P.K., visruim volume 1270 kub. met. en een 62 koppige bemanning.

Na een vlot verloop van de tewaterlating werd het schip gedoopt door Mvr René Coty, echtgenote van de Franse president, die het meterschap waarnam. Men hoopt, naar gelang de omstandigheden bij het afwerken, de treiler nog in het tweede halfjaar '55 in de markt te kunnen zetten om zodoende het tweede kabeljauwseizoen te kunnen meemaken.

Een tweede treiler van hetzelfde type werd bij dezelfde scheepswerf besteld ; met dit verschil dat de voortstuwing hier Diesel-electrisch zal gebeuren. Dit betekent een belangrijke verbetering, ook voor het geval dat men later een electrisch koelruim zou willen aanbrengen. Deze treiler zal, voor wat betreft de Franse visserijvloot, de eerste zijn die op dergelijke manier wordt voortbewogen.

HANTES : DE X-STRALEN-LABORATORIUMWAGEN

Een paar maanden geleden gaven wij in ons blad enkele bijzonderheden over mobile X-stralen eenheden, die zouden gebruikt worden voor het lichamelijk onderzoek der vissers en hun families, in hun eigen woonplaats.

Reeds werd de eerste dezer wagens door de betrokken dienst in ontvangst genomen en 1500 vissers uit Le Croisie en Conearneau medisch onderzocht, zonder dat zij zich daarvoor hoefden te verplaatsen. Deze prachtige wagen bewijst grote diensten aan de 9 dokters belast met het toezicht over de gezondheid en lichamelijke welzijn van de vissers uit de streek Ile de Seine tot Les Sables d'Olonne.

AGADIR : 130 TON TONIJN GELAND

Alhoewel op de Franse Zuidwest kust nog geen tonijn te zien is, landde de in Amerika gebouwde Clipper «Yolande Bertin» vorige week met 130 Ton van deze vis te Agadir. Naar het schijnt werd de tonijn zover weg als ten Zuiden van Dakar gevangen.

De vis, een waar buitenkansje voor de Marokkaanse vishandelaars en conserven-fabrikanten, bracht gemiddeld 118 fr per Kg op.

Brief uit Yerseke

YERSEKE, 4-5-1955 Nr 455

WEER KWAMEN OESTERSCHELPEN UIT DENEMARKEN

Deze week kwam hier aan het Duitse kustvaartuig «Dorothéa» uit Hamburg, geladen met uit Denemarken afkomstige oesterschelpen. Gelost werd voor de firma van der Endt alhier. De omzet van verwerkte oesterschelpen is groter dan de hier aanwezige schelpen kunnen opleveren.

Hoewel er nog twee andere schelpenmaalderijen zijn, hoorden we er nog niet van dat ook voor hen schelpen van elders werden aangevoerd, wat tot de conclusie kan leiden, dat de firma van der Endt veel meer omzet dan de anderen.

Het grootste deel van de gemalen schelpen gaat naar België, waar het onder meer gebruikt wordt in de talrijke hoenderparken. Waren oesterschelpen vroeger een waardeloos product, thans verdienen vele mensen een goede boterham er aan. «'t Kan verkeren».

ONGUNSTIGE SITUATIE BIJ DE KREEFTEN-VISSERS EN -HANDELAARS

Voor de vissers, omdat zo heel weinig wordt gevangen ; voor de verzenders, omdat ze slechts met de grootste moeite (en dan soms nog niet geheel) genoeg kreeften kunnen vast krijgen om de bestellingen uit te voeren.

Vanuit Noorwegen, waarvandaar vrijwel altijd de meeste worden aangevoerd, komt nu zeer weinig af. Slechte vangsten vermoedelijk als gevolg van de lange en late koude, worden vandaar gemeld. Ook van Engeland is minder aanvoer dan goed is. Een en ander veroorzaakte wel een niet geringe verhoging van prijs voor de in de Zeeuwse Stromen gevangen kreeften, maar de vangsten zijn eenmaal te gering om van redelijke verdiensten te kunnen spreken.

BIJ DE PANNENKWEKERS

Het mooie zomerweer der laatste dagen werd benut om de pannen te doppen en ze zo weer geschikt te maken om straks op hoop van succes te water te worden gebracht.

Men wordt goed gewaar, dat er minder drukte rond de pannen is, dan op andere jaren. Tengevolge van de uiterst slechte aanslag van verleden zomer, werden grote partijen verleden najaar direct op de wal gezet. Begrijpelijk is dat nu practisch niet wordt afgestoken, veel minder werk te doen valt dan op andere jaren. Het is dan ook heel kalm op Yerseke, want alles ligt eigenlijk stil.

Geen zaadvissen meer en nog geen mosselverzending en ook in de oesterbeweging wordt niet heel veel meer gedaan. 't Wachten is nu op het te water brengen van schelpen en pannen en 't begin van 't mosselseizoen.

De oesterverzenders en -kwekers zijn bezig om een andere regeling voor de verzending van oesters te bewerken. De vorig seizoen geldende regeling, voldeed niet aan de verwachting, verre van dat. Er is nu een afgerond plan opgesteld en toegezonden aan alle verzenders en kwekers. Wijl het onmogelijk is iets in dit soort op te steilen dat aan allen voldoet, ligt het nog in het duister wat volgend seizoen zal gebeuren. Maar als we ons oor te luisteren legden, hoorden we reeds veel instemming met het opgestelde plan.

NIEUWS UIT YMUIDEN EN NEDERLAND

KUSTVERLICHTINGS-CONFERENTIE

De deelnemers aan de internationale conferentie voor kustverlichting te Scheveningen hebben Dinsdag een bezoek aan IJmuiden gebracht. Zij bezichtigden het lichtschip «Texel» dat voor deze gelegenheid te IJmuiden was afgemeerd, de kustwacht met de radarinstallatie, de vuurtoren, de sluizen en het radarbaken. Een deel van het aantal excursisten ging met het betonningsvaartuig «Zaandam» naar zee voor een demonstratie met de «Ramarck» installatie. De lunch is gebruikt aan boord van de loodsboot «Bellatrix» en de «Zaamdam» Op de conferentie hebben de deelnemers besloten een permanent secretariaat te Parijs te openen. Het volgende congres wordt te Washington gehouden. Voorts heeft men op de conferentie ideeen en verbeteringen aan de bestaande apparaturen uitgewisseld.

HARING VOOR DE PALEIZEN

Maandag is te Vlaardingen van de haringaanvoeren van de loggers «Cornelis VL.83» en «Nelly VL.200» de haring uitgekeurd, die bestemd is voor koningin Juliana, Prinses Wilhelmina en Prins Bernhard. Beide schepen zijn eigendom van de rederij C. van Toor Hzn. De haring is verpakt in de traditioneel oranje geverfde vaatjes en door een deputatie, bestaande uit de burgemeester van Vlaardingen, de schipper van de VL. 83 en de hoofdcontroleur op de paleizen te Het Loo en Soestdijk aangeboden.

Ook de burgemeester van Zandvoort, mr. H.M. Fenema heeft de eerste haring aangeboden gekregen. Een plaatselijke commissie, bestaande uit H.H. Hamers, Nooy en Loos heeft hem een tonnetje haring bezorgd.

KONINGIN OP 8 JULI NAAR IJMUIDEN

Het vissersmonument voor IJmuiden, dat door de Amsterdamse beeldhouwer H. Wezelaar is vervaardigd en dat komt te staan op de Kop van de Vissershaven, zal op Vrijdag 8 Juli, 's middags om twaalf uur door de Koningin worden onthuld. Daarna zal Zij zich naar het hospitaal kerkschip «De Hoop» begeven, om door middel van het hijsen van de H.K.S.-vlag dit schip officieel in dienst stellen Wanneer de weersomstandigheden gunstig zijn, maakt de Koningin een reis van «De Hoop» mee naar Scheveningen.

N. PARLEVLIET Jr.
REDERIJ en HARINGGROOTHANDEL
Export
KATWIJK aan ZEE
(Holland). Telefoon : Kantoor 3441 (2 lijnen - buiten kantooruren : 2092 - 2283). Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank : De Twentse Bank. Postbus 15. Telegramadres : «Rijnstroom». (167)

TE VEEL ZILVERMEEUWEN IN NEDERLAND

Het aantal van 25.000 paren zilvermeeuwen in Nederland zal in 2 jaar worden terruggebracht tot een aantal 2.500. Er zijn namelijk teveel van deze meeuwen in het land. De dieren brengen grote schade toe aan de overige vogelstand.

Deze voor de vissers zeer bekende vogels worden op de broedplaatsen gedood met een vergif op brood, dat bij de nesten wordt gelegd. De dode meeuwen worden verzameld en verbrand door de Ned. Heide Maatschappij. De Haagse Vereniging van vogelvrienden, kwijt zich op de broeddplaatsen bij Den Haag van deze onaangename maar noodzakelijke taak.

SCHEVENINGSE LOGGER BIJ ENGELSE KUST GEZONKEN

Schipper M. den Heijer kwam om

De Scheveningse motorlogger SCH.204 «Dolfijn» van de rederij Gebrs. van Leeuwen te Scheveningen, die in de nacht van Vrijdag op Zaterdag op ongeveer 80 mijl noord-oost van Aberdeen door 'n lek in nood kwam te verkeren, is Zaterdagmiddag omstreeks half een gezonken, nadat de Scheveningse logger «Maria» SCH.305 had getracht, haar collega naar de haven van Aberdeen te slepen. In de nacht was de bemanning van de «Dolfijn» al overgestapt op de «Maria», terwijl de schipper M. den Heijer aan boord bleef om te trachten het zinkende schip tijdens het slepen bij te sturen.

Toen de «Dolfijn» echter op ongeveer 40 mijl van Aberdeen zonk is dit zo plotseling snel gegaan, dat den Heijer verdronk. Het toepassen van de kunstmatige ademhaling mocht niet meer baten. Ook artsen, die met de reddingsboot «Hilton Briggs» uit Aberdeen waren meegekomen, moesten de dood constateren.

Het lek in de «Dolfijn» is in het achterschip ontstaan, waardoor het water naar binnen stroomde. Het achterste waterdichte schot moet al spoedig door de toenemende druk zijn bezweken. De logger lag met het achterschip in het water, toen de «Maria» begon te slepen en den Heijer als enige aan boord bleef. Wanneer hij een kegel uit de mast zou laten zakken, betekende dit, dat hij van gedachten was veranderd en het schip wenste te verlaten.

Plotseling is de «Dolfijn» toen echter gezonken. Men vermoedt dat het middelste waterdichte schot op dat moment is dorgebroken. De «Dolfijn» behoorde pas een jaar aan de rederij Gebrs. van Leeuwen. Het schip werd in 1916 bij gebrs. Boot te Leiden gebouwd, mat 181 ton, was 34.75 m. lang, 6.48 m. breed en 3.18 m. hol. In de motorkamer stond een 250 pk. Werkspoor opgesteld. Van 1916-1928 voer het schip als «Astra» van Vlaardingen uit, en van 1928 tot 1954 als «Theresia» eveneens van Vlaardingen uit.

De reis naar Bremerhaven
M. NOLET YERZEKE
Wij hebben uw vraag om mee te reizen naar Bremerhaven overgemaakt aan het Verbond der Belgische Zeevisserij, die U zal antwoorden.

PARIJS

VAN 26-5 TOT 1-6

Beschikbaar : 1.113.000 kgr. tegen 1.159.000 kgr. vorige week.
Zeevis : 1.090.870 kgr. tegen 1.119.030 kgr.
Zoetwatervis : 7.500 kgr. tegen 10.830 kgr.
Mosselen en schelpdieren : 10.610 kgr. tegen 22.370 kgr.
Wulk : 4.020 kgr. tegen 6.670 kg.

VRIJDAG 3-6-55

Meer actieve verkoop. De aanvoer van de dag bedroeg 250 Ton tegen 235 Ton de vorige dag. Voldoende om aan de vraag te voldoen. Niets te melden aangaande he tsorteren. De kwaliteit is over het algemeen tamelijk goed. Nogal veel kopers. Neiging tot stijging.

Overwegende soorten : koolvis, makreel, rog en wijting.

Stijging van : griet, schol, koolvis, zeepaling, goudvis (dorade), knorhaan, tong.

Daling van schar en makreel.

Marktreserve : 35 à 40 Ton.

Aanvoer in de halle : 250.000 T., grossisten : 31.000 kgr.

DONDERDAG 2-6-55

Zeevis 240.640 kgr. ; zoetwatervis 2.300 kgr. ; mosselen en schelpdieren 2.280 kgr. ; wulk 990 kgr. ; totaal 246.210 kgr.

Marktreserve 53 Ton waarvan 36 Ton zeevis.

Invoer 16.570 kgr. waarvan zeevis 12.600 kgr. ç zoetwatervis 270 kgr ; mosselen en schelpdieren 300 kgr. ; garnaal 3.400 kgr.

PRIJZEN INGEVOERDE VIS
In Franse fr. per kgr.

	(1)	(2)	(3)
Ongek. garnaal	100	900	180
Wijting	30	120	100
Visfilets	100	350	250
Koolvis	180	240	220
Schar	50	250	120
Tongschar	150	250	220
Lot	150	340	300
Tong	150	400	500
Rogvlerken	50	200	130
Tarbot	80	430	300

(1) min. ; (2) max. ; (3) gemid.

MARKTBERICHTEN

Oostende

In de opgegeven marktprijzen is de taks van 6,75% niet begrepen ook betreft het hier vis die ongeklopt en ongezuinigd is. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

xxx

Iets minder vis dan de voorgaande week, met een gestegen aanvoer van tongen met ongeveer 20.000 Kg. De kwaliteit was over 't algemeen goed. Vooral op de sluitingsmarkt voor de Witte Bankers. Ook de Noordzee bracht mooie partijen kabeljauw aan, die het duurst was op de openingsmarkt.

Van IJsland werden ongeveer 1.000 B. minder aangevoerd. De laagste prijzen werden genoteerd op de Maandagmarkt, waar we de laagste aanvoer hadden. De kwaliteit was bevredigend.

De Noordzee vaartuigen voerden meer vis aan dan de vorige week, die bovendien goed verzorgd was. Vooral op de sluitingsmarkt was de kwaliteit prima. (Korte reizen). De prijs voor witte kabeljauw was de Maandag nochtans het hoogst.

Eindelijk worden van de witte Bank omvangrijkere tongenvangsten binnengebracht, die evenwel nog steeds onder het peil van de voorgaande jaren blijven. Op de openingsmarkt was de prijs eerder flauw, om op de Dinsdagmarkt te stijgen. Op Woensdag werden het meest tongen aangevoerd.

De Oost bracht ook meer vis, terwijl de vangsten van West verflauwden. Tenslotte nog een kleine motor van het Kanaal.

Samen werden 12.824 B. vis, 104.517 Kg. tong, 22 B. makreel en 382 B. kreeft aangevoerd uit 50 vangsten die als volgt verdeeld waren :

6 IJslanders met 9.337 B. vis en 382 B. kreeft. Grootste aanvoer op Dinsdag :

7 vaartuigen v.d. Noordzee met 2.244 B. vis en wat makreel.

26 Witte Bankers met 602 B. vis en 101.160 Kg. tong hetgeen een gemiddelde van 3.890 Kg per vaartuig betekent, waardoor er toch nog steeds een gemiddelde van ongeveer 1,500 Kg. per vaartuig minder aangevoerd wordt dan vorig jaar, deze tijd.

3 schepen van de Oost met 185 B. vis en 2.808 Kg. tong.

7. West-vaarders met 404 B. vis en 549 Kg. tong. Tenslotte nog een schip v.h. Kanaal met 52 B. vis.



MOTOREN

* Algemeen vertegenwoordiger voor binnenscheepvaart en visserij

Jules Andries
Brugge
Komvest, 15
Tel. 339.51

Verkoop
Service

(191V)

ZATERDAG 4 JUNI 1955 :

WITTE BANK :			Tongen	
Z.546	14	14	3642	87.210
O.82	14	21	4551	111.550
O.210	13	10	1716	42.820

Drie Witte Bankers met tamelijk omvangrijke tongenvangsten, uitgezonderd de laatste. Lagere prijzen dan de voorgaande marktweek. Bijna geen andere vissoorten op de markt.

MAANDAG 6 JUNI :

IJSLAND :			Kreeften	
O.331	18	537	132	241.570
NOORDZEE :			Makreel	
O.315	15	3/4	22	141.880
O.329	15	461	—	149.220
WITTE BANK :			Tongen	
O.220	14	28	3324	92.690
O.204	15	29	4897	137.620
O.281	16	28	4973	130.250
O.227	16	35	5080	139.460
O.289	14	35	4332	112.700
O.119	16	18	3643	101.030
Z.420	14	10	2804	70.790
WEST :			Tongen	
O.152	9	61	144	34.260
O.111	3	19	—	10.390

Minder vis dan verwacht, waardoor de prijzen nog ietwat op peil gehouden worden. De tongenvangsten zijn omvangrijker dan de voorgaande week waarvoor de prijs duurder is dan Zaterdag. Mooie partijen witte kabeljauw die goedkoper is dan voorgaande week. Ook IJslandse soorten gaan goedkoper van de hand.

DINSDAG 7 JUNI :

IJSLAND :			Kreeften	
O.395	18	3600	—	756.915
O.318	13	800	70	220.700
O.86	19	700	70	175.580
NOORDZEE :			Tongen	
Z.459	16	438	—	196.680
WITTE BANK :			Tongen	
Z.549	12	19	3373	96.400
O.262	13	66	4281	128.950
O.283	16	36	5977	156.780
O.156	16	34	4622	125.870
O.244	16	10	3565	92.750
O.291	15	40	4440	122.160
WEST :			Tongen	
O.267	6	56	76	30.930
N.22	5	78	—	46.300
OOST :			Tongen	
O.257	9	81	1293	76.430
B.603	10	52	851	50.440
Z.556	11	52	664	42.035
KANAAL :			Tongen	
O.77	6	52	—	26.390

Ongeveer 4000 bennen meer dan gisteren op de markt. Iets minder tongen, die evenwel duurder zijn. Mooie vangst van de Noordzee, waarvan de witte kabeljauw enigszins gedaald is in prijs. IJslandse soorten zijn over het algemeen duurder dan gisteren. De kwaliteit kan goed genoemd worden. Meest IJslandse vis op de markt.

	4-6-1955	6-6-1955	7-6-1955	8-6-1955		
Tongen, grote — Sole, grosse ...	24,80-26,—	25.—-27,60	24.60-29,40	25,—27,20	.....	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	23.80-25,80	25.40-27,40	27,40-30,60	27,40-28,—	.....	.....
Bloktongen — Sole moyenne ...	24.60-26.40	27.—-28,60	27,60-30,—	27,40-29,40	.....	.....
Voor kleine tongen — Petite ...	22.60-24,60	25,40-26,80	26.—-28,—	25,40-27,—	.....	.....
Kleine tongen — Toute petite ...	12,20-14,—	18,—-19,20	17,80-21,20	18,40-19,40	.....	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros ...	31,—35,—	26,—-30,—	25,—-28,—	24,—29,20	.....	.....
middel — moyen	.....	22.—-24,—	23.50-25.—	21,50-25,—	.....	.....
kleine — petit	18,50-22,—	17,—	15,50-20,50	12,40-17,—	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
middel — moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kleine — petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
grote iek — grosse	.....	.....	6.40	.....	.....	.....
kleine iek — petite	.....	13,80	9,20-10.40	.....	.....	.....
iek 3e slag — toute petite	.....	13.80	10,40-10,80	.....	.....	.....
platjes — toute petite	9.50	12.80	9.—11.—	9,—12,—	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin gros	3,20- 3,60	4,60- 6,20	2,80- 5,—	3,40- 7,—	.....	.....
middel — moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kleine — petit	.....	6.40	.....	.....	.....	.....
Heek, grote — Merlu, gros ...	.....	2,80- 5,60	3,80- 4,80	2,80- 3,80	.....	.....
middel — moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kleine — petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	8,—13,80	8,50-15,80	10,50-18,50	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	5.20- 6,70	4.—	2,50- 5,20	.....	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	6,40-12,—	8.20-14.20	7,60-12,60	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	2,40- 6,60	3.40- 7,60	3,20- 9,—	.....	.....
Wijting — Merlan	.....	.....	24.50	26,50-27,50	.....	.....
Schar — Limande	.....	3.40- 7,40	5.— 8,—	2,80- 5,20	.....	.....
Steenschol — Sole limande ...	.....	2,60-	2,20	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	16.—	16.80	13,—	.....	.....
Hondshaai — Rousette	.....	6.40- 8,60	8.—	7,10- 8,—	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	7,70	6,80- 7,50	6,60- 7,10	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	7,60	.....	5,60-10,—	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	12.20	9,70-20,—	9,50- 9,70	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	18,—19,50	19,—21,—	17,30-21,—	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	17,50	18,50	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	5,60- 5,80	7,40	6,— 6,60	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	2.20- 2.60	27,—36,—	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	26.—35.—	25,—42,—	7,40	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	3,40- 5,20	6,—	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	7,20- 7,40	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	7,20	8,— 8,20	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong	.....	.....	.....	.....	.....	.....

WOENSDAG 8 JUNI :

IJSLAND :			Kreeften	
O.293	19	2900	40	579.829
O.236	14	800	70	235.340
NOORDZEE :			Tongen	
O.239	12	28-	—	106.780
O.118	12	270	—	91.650
O.295	12	280	—	106.125
Z.212	11	200	—	87.930
WITTE BANK :			Tongen	
O.235	14	25	4596	128.090
O.183	14	20	3806	102.190
N.819	13	5	3283	94.850
O.153	13	5	3222	86.130
O.191	13	15	3770	102.330
Z.530	13	20	3131	83.360
O.155	13	25	4374	120.180
Z.777	12	20	3306	89.540
Z.528	13	20	3156	84.560
O.115	13	20	3096	81.440
WEST :			Tongen	
N.806	5	50	—	33.080
N.211	6	60	329	46.010
O.196	6	80	—	39.450

Vandaag markten meest vaartuigen van de week. Ook worden vandaag meest tongen aangevoerd. Nogal veel witte kabeljauw die goedkoper is dan de voorgaande dagen. Weinig platvis. Tongen zijn gezakt, evenals ijslandvis.

IJmuiden

Tijdens de vijf marktdagen van Donderdag tot en met Dinsdag, zijn de visprijzen over de gehele linie te Ymuiden aan de lage kant geweest. Gevolgen van de pas begonnen zomer, de al enige dagen na de eerste aanvoer goedkope «Hollandse Nieuwe». Van de trawlers liggen thans vele schepen te Ymuiden binnen voor een surveybeurt, zodat ook de aanvoeren niet al te groot zijn. Daarbij komt nog, dat de visserij de laatste dagen niet breed is. In totaal verschenen aan de afslag 8 trawlers, waarvan 4 op Maandag, in totaal 17.250 kisten vis, waarvan 6300 makreel, 3200 schol, 3000 schelvis, 1250 kabeljauw en gul, 925 wijting, 1350 tong en tarbot, 400 koolvis en 250 schar.

DONDERDAG was de «Sumatra», vergezeld van 11 kotters, binnen met 1550 kisten vis, waarvan 550 schelvis, 330 makreel, 200 schelvis, 140 wijting, 120 kabeljauw en gul en 100 tong. De prijzen lagen over het algemeen niet hoog, maar bleven gelijk aan vorige dagen. Tongen werden iets duurder en deden tussen f. 2.45 en f. 1.32. De scholprijzen zakten nog iets meer en zaten nu tussen f. 41 en f. 15, terwijl schelvis met f. 33 tot f. 21 genoegen moest nemen. Kabeljauw ging weg voor f. 68 tot f. 34 per 50 kgr. De makreelprijzen lagen tussen f. 26 en f. 19 : hoog derhalve door de afnemende aanvoer. De besomming van de «Sumatra» f. 16.000.

VRIJDAG was de trawler «Postboy» binnen en lagen er voorts 25 kotters. De aanvoer bestond uit 1950 kisten vis, waarvan 800 schol, 300 makreel, 250 schelvis, 125 wijting, 175 tong, 75 kabeljauw en gul. Door het warme weer en het einde der vastendagen waren de visprijzen nog lager dan gisteren. Makreel nu f. 36 tot f. 14 en platjes f. 29 tot f. 8, de opvangprijs. Wijting ging weg voor f. 24 tot f. 10 en bleef echter duur met f. 25 tot f. 18. Tong kon zich handhaven op f. 2.40 tot f. 1.30, maar schelvis noteerde kabeljauw per 50 kgr voor f. 51 tot f. 37. Besomming : «Postboy» f. 15.800.

ZATERDAG lagen binnen de trawler «Bergen» en 5 loggers met 5000 kisten vis, waarvan 1750 makreel, 1000 schol, 1000 schelvis, 450 tong, 250 kabeljauw en gul, 225 wijting en 20 koolvis. Ook vandaag was de vis goedkoop. Makreel was nu ook gezakt bij de behoorlijke aanvoer en maakte f. 18 tot f. 15. Schelvissoorten gingen van de hand voor f. 24 tot f. 12 ; schol voor f. 45 tot f. 8, opvangprijs. De tong hield zich staande ; wijting en schar zakten verder weg. Besomming : «Bergen» f. 18.000.

MAANDAG waren de trawlers SCH.153 «Deining», «Maria van Hattem» en «Eveline» aanwezig en voorts lagen er 14 loggers en 24 kotters. De aanvoer was groot, 7500 kisten vis, waarvan 3000 makreel, 1250 schelvis, 850 schol, 750 kabeljauw en gul, 600 tong, 375 koolvis, 425 wijting. De visprijzen bleven ongeveer gelijk aan die van de Zaterdagmarkt ; voor de kleine schol en schelvissoorten was nog enige daling waar te nemen. Kabeljauw deed f. 67 tot f. 25 ; makreel was bij deze aanvoer te verkrijgen voor f. 18 tot f. 12. Tongen bleven bij f. 2.40 tot f. 1.30. Besommingen : SCH.153 f. 13.800, «Deining» f. 11.750 «Hattem» f. 22.000, «Eveline» f. 14.000.

DINSDAG was er geringe aanvoer van een trawler, de «Gelria» en een logger en een kotter. Deze aanvoer was 1200 kisten, waarvan 800 makreel, 275 schelvis, 35 tong en 45 kabeljauw en gul. Van de schol en schelvis waren alleen wat kleine soorten in de hal. Hiervoor trad prijsverbetering in : kleine schelvis van f. 20 tot f. 13 en platjes van f. 21 tot f. 16. Kabeljauw leverde echter slechts f. 30 tot f. 28 op. Wijting noteerde f. 16 tot f. 14. Makreel ging op deze dag van de hand voor f. 18 tot f. 14. Besomming : «Gelria» f. 13.000.

Over de Woensdagmarkt bereikten ons geen gegevens.

Vispropaganda-materiaal

Iets nodig voor Uw winkel, Uw uitstalraam, een stand of de een of andere tentoonstelling ? Vraagt gratis raad, ontwerpen aan PROVIS — vismijn — Oostende. We staan volledig ten Uwen dienste. Er is een rijke keuze aan allerlei propagandamateriaal voorhanden. U doet best zelf eens te komen kijken.

En dan binnen enkele dagen komt er weer een nieuwigheid binnen : de prachtige kaart van de visgronden met de soorten vis die overal gevangen worden. Het is een Duitse uitgave, maar ter versiering van winkel, bureel of gelijk wat, iets dat Ge niet moogt missen. De prijs is gesteld op 100 fr. 't stuk. Er is reeds één exemplaar te bezichtigen in het V.B.Z. secretariaat. Iedereen die het gezien heeft, heeft reeds besteld, zodat de eerste 25 exemplaren die verwacht worden voor het grootste gedeelte reeds besteld zijn. Wie van de eerste zending wil profiteren, moet zich bijgevolg haasten.

Ymuiden

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

	2-6-1955	3-6-1955	4-6-1955	6-6-1955	7-6-1955	
Tongen, grote — Sole, grosse	2,45- 2,20	2,40- 2,16	2,45- 1,80	2,40- 2,10	2,40- 1,80	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	2,30- 2,—	2,15- 2,—	2,30- 1,98	2,15- 1,90	2,20- 1,90	.....
Bloktongen — Sole moyenne	2,— 1,80	1,85- 1,68	1,88- 1,60	1,90- 1,70	1,90- 1,75	.....
Voor-kleine — petite	1,85- 1,75	1,80- 1,66	2,10- 1,80	2,— 1,80	1,80- 1,75	.....
Kleine tongen — Sole petite	1,55- 1,32	1,50- 1,30	1,44- 1,23	1,45- 1,30	1,30	.....
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,50- 1,60	2,30- 1,90	1,70- 1,44	1,80- 1,45	1,75- 1,68	.....
middel — moyenne	**122,—114,—**	.....	**83,—62,—**	**80,—72,—**	.....	.....
kleine — petite	.....	.....	**51,—36,—**	**62,—31,—**	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	**45,—**	.....	.....
middel — moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kleine — petit	.....	**25,—**	**27,—**	.....	.....	.....
Schol — Plie	**34,—**	**28,—**	**32,—24,—**	**35,—32,—**	.....	.....
grote iek — grosse	**37,—**	**37,—33,—**	**35,—29,—**	**39,—27,—**	.....	.....
kleine iek — petite	**41,—31,—**	**44,—28,—**	**45,—28,—**	**43,—38,—**	.....	.....
iek 3e slag — 3e sorte	**41,—30,—**	**38,—31,—**	**45,—21,—**	**53,—33,—**	.....	.....
platjes — toute petite	**41,—15,—**	**29,— 8,—**	**22,— 8,—**	**46,—36,—**	.....	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	**23,—22,—**	**23,—21,—**	**24,— 8,—**	**21,—16,—**	.....
middel — moyen	**33,—31,—**	**36,—25,—**	**24,—17,—**	**25,—19,—**	.....	.....
kleine — petit	**32,—21,—**	**34,—14,—**	**22,—12,—**	**24,—16,—**	**24,—21,—**	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	**23,— 8,—**	**20,—13,—**	.....
middel — moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
kleine — petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	.....	**23,—**	**14,— 9,—**	**20,— 8,—**	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	**21,—**	**28,—20,—**	**8,—**	**12,— 8,—**	**8,—**	.....
Kabeljauw — Cabillaud	**69,—34,—**	**51,—37,—**	**70,—29,—**	**67,—25,—**	**30,—28,—**	.....
Gullen — Petit cabillaud	**50,—26,—**	**60,—22,—**	**33,—15,—**	**32,—10,—**	**30,—12,—**	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	.....	.....	**74,—**	.....	.....
Wijting — Merlan	**23,—13,—**	**24,—13,—**	**21,— 8,—**	**18,— 8,—**	**16,—14,—**	.....
Schar — Limande	**31,—15,—**	**23,—14,—**	**22,—19,—**	**18,—10,—**	**12,—**	.....
Steenschol — Sole limande	**60,—57,—**	**63,—57,—**	**65,—42,—**	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	**31,—**	**34,—**	.....	**25,—23,—**	**24,—**	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	**26,—19,—**	**25,—18,—**	**18,—15,—**	**18,—12,—**	**18,—14,—**	.....
Horsmakreel — Saurel	**8,—**	**8,—**	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	**48,—**	.....	**31, —**	**27,—**	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,90- 2,30	2,30- 2,—	2,50- 1,75	3,40- 2,10	3,—	.....
Koolvis — Colin	**43,—34,—**	.....	**30,—28,—**	**30,—15,—**	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	**43,—34,—**	.....	**46,—30,—**	**42,—30,—**	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	**30,—28,—**	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....

	ZEEBRUGGE					NIEUWPOORT				
	4-6	6-6	7-6	8-6	9-6	2-6	3-6	4-6	6-6	8-6
Grote tong / Grosse sole ...	16	24-25	25-26	26 28	25	30-32	28-29	30-31	22-24	22-27
Bloktong / Sole moyenne	27	25-27	26-28	24-26	26	34-35	33-34	30-31	26-28	28-32
Fruittong / Sole 3/4	27	28-29	27-29	29-30	31	34-35	35-36	30-31	31-32	30-33
Schone kleine tong / Petite sole	28	29-30	29-30	31-32	31	31-33	34-35	30-31	33-36	30-32
Kleine tong / Toute petite sole ...	27	28-29	27-29	29-30	28	27-28	20-22	30-31	22-24	21-22
Grote tarbot / Gros turbot	34	30-32	28-30	30-31	25	40-41	... ...	... ...	31-33	27-33
Middelm. tarbot / Turbot moyen	26	22-24	20-22	24-26	19	36-39	... ...	... ...	33-34	30-31
Varia / Divers	14	17-18	15-16	16-17	13	29-30	30	... ...	22-23	19-22
Griet / Barbue	15	18-19	16-17	17-18	20	25-27	... ...	... ...	21-26	16-19
Pieterman / Grande vive	20	22-24	17-19	20	19	... ...	... ...	... ...	28-29	38-40
Grote pladijs / Grosse plie	7	8-10	6-7	6-7	6	16-17	12-13	9-10	12-13	11-14
Middelm. pladijs / Plie moyenne	8	10-11	8-9	7-8	9	17-18	9-10	9-10	12-13	10-11
Kleine pladijs / Petite plie	10	14-15	12-13	12-13	10	11-13	9-10	9-10	2-8	2-7
Deelvis / Portion	8	9-10	6-7	7-8	10	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
Kabeljauw / Cabillaud	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	18-19	... ...
Gul / Petit cabillaud	... ...	... ...	9	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	10-11	10-11
Keilrog / Raie radiée	... ...	... ...	18-19	19	... ...	14-15	... ...	... ...	16-17	16-17
Rog / Raie	... ...	12-13	13-17	16-17	12	10-12	... ...	... ...	12-13	11-14
Tilten /	... ...	10-11	10-11	10-11	10	8-9	... ...	... ...	9	10-12
Scherpstaarten /	... ...	12-13	12-13	13-14	12	7-11	... ...	... ...	4-8	7-9
Halve man /	... ...	8-9	7	... ...	8	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...
Grote wijting / Gros merlan ...	6	6-7	6-7	6-7	5	6-7	6	... ...	8	4-7
Kleine wijting / Petit merlan ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	6-7	6	... ...	5-6	4-7
Bot / Flet	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	1	... ...	1-2	1-3
Schar / Limande	... ...	8	9	10	6	11-13	8-12	... ...	5-8	... ...
Zeehaai / Aiguillat	... ...	6-7	6-7	6	6	... ...	... ...	... ...	6-7	6-10
Zeehond / Chien de mer	... ...	7-8	6-7	7	6	5-6	... ...	... ...	6	6-7
Robaard / Grondin rouge	15	16	12	... ...	... ...	... ...	... ...	... ...	15-16	6-7
Knorhaan / Grondin	3	3	6	4	4	6-8	... ...	... ...	3-4	13-14

OPBRENGST DER VAARTUIGEN TE ZEEBRUGGE

ZATERDAG 4 JUNI :				**WOENSDAG 8 JUNI :**			
				Z.248	5	30	19.210
Z.510	10	70	65.840	Z.471	11	75	66.480
Z.517	3	15	15.610	Z.462	5	40	25.230
Z.523	9	70	38.700	Z.30	6	90	36.630
MAANDAG 6 JUNI :				Z.512	6	45	26.220
Z.605	6	55	34.110	Z.453	5	40	22.290
Z.161	6	55	36.170	Z.518	7	30	19.470
Z.458	4	30	19.340	Z.149	9	70	35.850
Z.519	9	60	38.880	Z.467	5	60	27.630
Z.409	9	65	44.380	Z.545	7	90	40.740
Z.548	9	70	47.460	Z.251	4	40	24.010
DINSDAG 7 JUNI :				Z.491	7	60	39.350
Z.408	10	70	50.000	Z.550	5	35	23.520
Z.233	4	40	19.890	Z.431	5	30	21.690
Z.477	4	40	21.060	Z.470	5	40	24.220
Z.450	3	30	15.430	Z.419	9	95	77.540
Z.480	5	40	22.980	Z.725	4	25	18.920
Z.432	11	80	40.700	Z.404	3	30	16.310
Z.201	6	50	36.470	Z.500	12	85	89.980
Z.401	10	90	46.590	Z.515	5	40	23.270
Z.416	4	65	23.260	Z.441	5	35	22.710
Z.274	13	100	88.530	**DONDERDAG 9 JUNI :**			
Z.240	9	80	54.070	Z.809	7	50	29.600
Z.555	5	35	15.080	Z.415	3	30	13.150
Z.447	5	55	22.010	Z.605	2	15	10.130

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
4-6	3	12.159	241.580			
6-6	12	115.397	1.361.860			
7-6	16	341.342	2.345.310			
8-6	19	296.519	2.298.814			
Tot.	50	765.917	6.247.564			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

1-6	52	4.001	87.133	16.—	30,—	21,77
2-6	51	2.968	73.391	19,--	30,—	24,72
3-6	49	2.618	83.242	24,—	39,—	31,79
4-6	50	3.466	63.649	13,—	26,—	18,36
6-6	49	3.633	93.224	21,—	32,—	25,63
7-6	43	2.821	75.962	21,—	30,—	26,92

GARNAALAANVOER TE ZEEBRUGGE

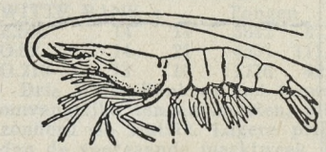
2-6	58	5.714	159.667	22,—	33,—	27,94
3-6	53	4.465	140.158	27,—	36,—	31,39
4-6	53	4.177	118.884	31,—	34,—	28,46
6-6	40	3.781	111.525	24,—	34,—	31,14
7-6	49	5.383	145.253	22,—	32,—	26,98
8-6	44	4.410	118.835	22,—	30,—	26,94

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

2-6	26	1.643	39.939	19,50	30,—	24,30
3-6	26	1.685	46.972	25,—	31,—	27,87
4-6	26	1.660	38.216	18,50	32,—	23,02
6-6	22	1.145	33.031	24,—	33,—	28,84
7-6	19	1.124	28.587	23,—	31,—	25,33
8-6	20	1.279	32.694	23,—	28,—	26,33

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

2-6	4	2.347	33.220
3-6	1	780	9.985
4-6	1	16	185
6-6	12	16.431	174.285
8-6	9	15.711	162.945



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON : Priv. 840.06

Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse gepelde garnalen

Thuisbestelling in de grote centra

Verzending in gans 't land

GENT

VAN 28 MEI TOT 3 JUNI

In fr. — Per kgr.

Garnaal 50-75 fr.

Tongen (3 à 4 in 1 kgr) 50-60 ; bloktongen 44-60 ; voorkleine tongen 50-55 ; kleine tongen 32 ; grote uitgesneden tarbot 65 ; middelmatige uitgesneden tarbot 40-50 ; uitgesneden griet 55 ; middelmatige griet 40-50 ; grote iek 32-35 ; kleine iek 28-30 ; iek 3e slag 16-25 ; uitgesneden grote schelvis 40-45 ; middelmatige schelvis 25-30 ; rog 20-26 ; gekuiste rog 34-45 ; uitgesneden kabeljauw 60 ; IJslandse kabeljauw 35-18 ; gullen 20-24 ; wijting 18 ; steenschol 28-35 ; gepelde hondshaai 34-40 ; makreel 14-22 ; rode knorhaan 28 ; zeebaars 40 ; heilbot 58-65 ; uitgesneden koolvis 30 fr.

Christine Roose

ALLE SOORTEN ZEEVIS

INVOER - - UITVOER

VISMIJN 131-132 OOSTENDE

TEL. 720.13

H. R. 215

713.13 (privé) (18)

Verwachtingen

Zaterdag 11 Juni :

Witte Bank : O.223.

Maandag 13 Juni :

IJsland : O.335 (1400 b. waarvan 600 b. kabeljauw, 600 b. gutvis, 125 b. schelvis en mixed). O.88 (1000 b. waarvan 150 b. kabeljauw en 150 b. gul). O.217 (400 b. gutvis, 70 b. bonen, 100 b. mixed en 50 b. kreeftjes). O.260. Witte Bank : O.154 ; O.135 ; O.170 ; O.112 ; O.254 ; Z.529 ; Z.547. Kanaal : Z.288. Noordzee : O.215.

Dinsdag 14 Juni :

IJsland : O.81 ; O.299. Witte Bank : Z.546 ; Z.330 ; O.25 ; O.176 ; O.109 ; O.218 ; O.174. West : O.184 ; O.33.

Woensdag 15 Juni :

IJsland : O.89 ; O.297 ; O.250 ; Witte Bank : O.246 ; O.127 ; O.256 ; O.214 ; O.175 ; O.282 ; Z.537. Noordzee : O.237 ; O.285.

Vermoeidelijk : op 28-5 uitgevaren O.200 ; op 2-6 uitgevaren O.287 van Kreeftenput of Witte Bank en O.268 Witte Bank of Noordzee.

Op 3-6 uitgevaren O.277, O.122, O.345, O.346, O.128 van Witte Bank en O.108 van de Noordzee.

MOTORVISSERSBOOT te KOOP 19 PK-motor. Z. w. De Roolaan, 78, Nieuwpoort.

(4361V)

IJSLANDSE VISSOORTEN

	6-6-1955	7-6-1955	8-6-1955
Schelvis groot	7,60-11,50	5,—13,80	5,20-10,80
Midd.	3,80- 4,60	3,— 4,—	3,20- 4,60
Klein	3,— -4,20	2,20- 4,60	2,60- 4,—
Kabeljauw	4,80- 6,80	5,20- 6,80	5,20- 6,40
Gullen	3,60- 5,40	2,40- 5,60	2,60- 5,20
Wijting	4,— 5,40	4,80- 5,40	4,40- 5,20
Schaat	.....	14,—	16,—
Zeebaars	7,— 9,40	7,60-10,40	8,40- 9,—
Leng	.....	5,80- 6,—	5,20- 6,—
Schartong	7,40-11,50	8,80-15,—	9,—
Heilbot	17,—35,—	14,—36,—	13,—36,—
Koolvis	4,20- 4,60	3,— 5,—	2,60- 4,80
Hondstong	3,60-10,—	3,—10,—	3,— 8,80
Platen	.....	15,40-16,—	10,—13,40
Zeewolf	.....	5,40-- 6,80	4,— 5,60

De Zeevaart en de Bijbel

DE ARKE VAN NOACH

Men heeft de gewoonte te zeggen dat men alles kan vinden in de Bijbel. Men beweert zelfs, in de middens van zekere godsdienstige sekten, dat men er de toekomst kan in beschreven vinden, als men maar de sleutel tot de geheimenissen bezit... ! Wat er ook van zij, we weten alvast dat men in de Bijbel wel een en ander kan vinden over de toestand van de zeevaart in oude tijden. De geschiedenis van Noach met zijn ark kent iedereen. Weet men wel dat de beschrijving die Mozes geeft van de ark van Noach niet zo erg veel te doen heeft met de verbeelding ?

De ark van Noach blijkt inderdaad een typisch voorbeeld te zijn van een geperfectionneerd vlot, zoals dat zeer zeker in die vroege tijden werd gebruikt. Volgens de laatste opzoekingen en schattingen, zou de ark van Noach ongeveer 71 meters lang zijn geweest, 28 meters breed en 17 meters hoog. De indeling in vier opeenliggende dekken is in feite de grootste eigenaardigheid. Trouwens de zondvloed, waarvan de geschiedenis van Noach een overlevering zou zijn, zou plaats hebben gehad rond de jaren 2000 vóór Kristus, in de streek van het Nabije Oosten. En op dit ogenblik is de zeevaart en de schepenbouw reeds de kinderschoenen ontwassen in de Middellandse Zee. De zeevaarders uit Kreta hadden reeds lang hun vaartuigen gebracht tot in de Westelijke Middellandse Zee en de Zwarte Zee.

VOGELS EN ZEEVAART

Noach schijnt wel wat van zeevaart te hebben afgeweten. Hij kende het middel om zich te bedienen van raven en duiven om zijn weg op het water te zoeken. Bevoegde zeevaartgeschiedkundigen menen trouwens dat dit een aanduiding is dat de hele geschiedenis van Noach wel eens zou kunnen terugslaan op herinneringen aan de oudste zeevarende volkeren uit de Indische Oceaan. Zover zullen we echter vandaag niet teruggaan. Laten we bij die raven en duiven blijven, bij Noach !

Toen Noach immers, na de vloed, zijn venster opentrok, liet hij een raaf vliegen. De raaf vloog heen en weer, maar kwam niet terug. Later liet Noach een duif uitvliegen. En zij «vond geen rust voor het hol van haar voet», zegt de Bijbeltekst, en ze kwam naar de ark. Maar toen Noach de duif een tweede maal losliet, kwam ze weer met een olijftak in de bek. Een derde maal losgelaten kwam ze niet meer binnen. Alles laat veronderstellen, dat het hier gaat om herinneringen aan de vaart op zee, zonder zicht op het land en op verre afstand.

Ook te lande werden vogels gebruikt om als gidsen te dienen. Zo vertelt een oud geschiedschrijver, Herodotus, dat in de woestijnen van Libye, de vlucht der vogels steeds de richting van de oasis aanduidt en de herders en jagers zich daarnaar laten leiden.

De oudste legenden uit het hoge Noorden verhalen van de eerste reis van Noorwegen naar Ysland. De eerste reiziger was een zekere Floki Vilgerdarson, die ook bekend stond als Raven-Floki, omdat hij steeds raven bij zich op het schip had. Hij gaf de diertjes weinig voedsel en na lang op zee geweest te zijn, liet hij een raaf uitvliegen. Wanneer de raaf begon in de lucht te stijgen en dan plotseling als een pijl uit de boog in de verte verdween, wist Floki dat hij slechts de door de raaf aangeduide richting moest volgen om land te vinden, wat steeds juist bleek te zijn.

Noach schijnt dus het trucje van Raven-Floki, uit de jaren 850 na Kristus, reeds te hebben gekend.

«JONAS DIE IN DE WALVIS ZAT...»

Ook de geschiedenis van Jonas geeft ons zekere inlichtingen over de zeevaart in de Bijbelse tijden. Jonas is de man die drie dagen lang in de buik van een walvis vertoefde en er dan weer uitgeraakte...

Welnu, over diezelfde Jonas bestaat het verhaal van een reis op zee. Hij scheepte in te Jafo met bestemming naar Tarsis. Hij is de eerste passagier die zijn overvaart betaalt en logeert in een kajuit, waarvan sprake in de wereldgeschiedenis. Het schip van Jonas was van groot formaat, vermits het vracht en passagiers opnemen kon. Een grote wind steekt op die het schip dreigt te doen breken. De bemanning tracht het schip lichter te maken door de lading overboord te gooien, methode die tot in de moderne tijden wordt aangewend. De zee werd hoe langer hoe ontstuimiger. Men probeerde het dan maar met de roeiriemen om het schip terug bij land te brengen, doch «zij konden het niet»...

Immers, het model van het zeil is niet bestand tegen wind in volle zee. Men vaart natuurlijk met het bekende vierkante zeil op de enige aanwezige mast en dit zeil is slechts bruikbaar wanneer de wind recht van achter blaast. Daar het schip zwaar is, vermits het passagiers en vracht vervoert, wat een zwaarder type laat veronderstellen dan dit welke in die tijden gebruikt wordt, kan ook de kracht der roeiers niet helpen.

Zeer waarschijnlijk is dit schip van Jonas het normale koopvaardijschip van de kusten van Klein-Azië en de Rode Zee. Met dergelijke schepen werden het goud en het zilver, de vreemde dieren en het ivoor vanuit Afrika naar Koning Salomon gevoerd.

DE HEILIGE PAULUS, BEROEMD SCHIPBREUKELING...

Het is niet om niets dat de Heilieg Paulus een der beschermelingen van Oostende is. Was Sinte Pieter een visser, Sint Paulus was een zeepassagier van formaat. De Bijbel vertelt van hem dat hij driemaal schipbreuk leed. Hij vertelt het trouwens zelf in de 2de Brief aan de Korinthiërs !

Maar wat ons van hem het meest belang inboezemt, is de zeer nauwkeurig beschreven reis die men verhaald vindt in de Handelingen van de Apostels, hoofdstuk 27.

Paulus wordt uit Cesarea als gevangene ingescheept op een schip herkomstig uit de haven van Adramytium, dat de havens van Klein-Azië ging bezoeken. Ze varen eerst naar Sidon en vandaar naar Cyprus, omdat de wind tegen was. Varende voorbij Silicia en Pamphilia, komen ze aan te Myra in Lycia. Daar verlaten ze hun schip om over te stappen op een bodem van Alexandrië, die naar Italië voer.

Ze steken de Middellandse Zee over naar het eiland Cnidus en, daar de wind niet gunstig is, varen ze naar Kreta. Dit schip uit Alexandrië blijkt van zeer groot formaat te zijn, want het vervoert 276 lieden en een vracht koorn. De overvaart verloopt niet zeer gunstig, «de vaart was zorgelijk»... Ze geraken in een plaats Schone-Havens genoemd, op Kreta. Uit de tekst kan men opmaken dat het intussen November is geworden.

Paulus schijnt wel meer van zeevaart te kennen, want al is hij een gevangene, toch richt hij het woord tot de honderdman, die hem bewaken moet, en verwittigt hem dat de vaart zal geschieden met hinder en grote schade. De officier heeft echter meer vertrouwen in de stuurman en de schipper... Men roept een scheepsraad bijeen en besluit Schone-Havens te verlaten voor de winter om de slechte dagen door te brengen in een andere haven van Kreta welke beter beschut was tegen de Westerwind.

DREIGENDE STORM !

Een zacht zuiderwindje doet hen het anker heffen en de vaart voortzetten langs de kust van Kreta. Helaas, een stormwind steekt op, een Noordwester, die hen wegrukt van het land en op drift brengt. Wanneer ze voorbij een klein eilandje, Clauda genaamd, varen, blijven ze de scheepsboot niet meer de baas en moeten hem ophalen. Ze moeten het schip ondergorden, strijken het zeil en laten drijven.

Ze zijn verplicht een anker uit te werpen en een deel van de vracht overboord te gooien. Ook het scheepsgereedschap wordt weggeworpen. De storm raast voort en in vele dagen zijn noch de sterren noch de zon te zien, zodat de stuurman en de schipper de richting niet meer kunnen aangeven. Men kan niet meer hopen op redding.

Paulus heeft echter een visioen en beweert dat men zal landen op een eiland waar iedereen zal worden gered.

Intussentijd drijven ze maar lustig verder, naar het schijnt in de Adriatische Zee tot ze, na veertien dagen, menen land te naderen. Hoe de scheepslui dit vermoeden wordt niet gezegd. Wellicht hebben ze zich kunnen richten naar de maan of kregen ze enige aanduiding door de kleinere golven der zee. Ze werpen het dieplood uit en vinden twintig en nadien vijftien vademen, waarop ze vier ankers uitgooien van het achterschip en «wensten dat het dag werd».

VERDERE AVONTUREN

De schepelingen schijnen echter weinig betrouwen te hebben gehad in die nieuwe dag, want ze trachten in de duik het schip te verlaten in de boot, onder het voorwendsel van uit het voorschip de ankers uit te laten. Paulus, die werkelijk blijk geeft de zeelui te kennen, verwittigt nochtans zijn bewakers dat ze de schepelingen moeten tegenhouden op gevaar van het leven te verliezen. De krijgsknechten gebruiken een radikaal middel : ze houwen de touwen van de boot door en laten ze afvallen en wegdrijven. Daarmee moet iedereen aan boord blijven willens nillens.

Wanneer de dag aanbreekt nodigt Paulus hen allen uit te eten. De bemanning en de passagiers schijnen dus veertien dagen lang niet gegeten te hebben. Waarschijnlijk had de kok de gelegenheid niet gehad brood te bakken gedurende de veertiendaagse storm, want het gaat over het eten van brood, hoofdspijs in die tijd zonder conserven of gezouten vlees !

Later op de dag wordt het schip tegen een inham aan de grond gezet. De ankers werden namelijk opgehaald, het razeil naar de wind gezet en men stevende naar de oever. Toen het schip met de voorsteven vast zat, werd echter, onder de drukking van de branding, het schip middendoor gebroken.

Het bleek dat men op Malta was geland. Na een verblijf van drie maanden op Malta, verlieten ze het eiland in een Alexandrijns schip, dat aldaar overwinterd had en zeilden naar Sicilië, om vandaar uit Puzzuoli, bij Napels, te bereiken, dank zij een heerlijk zuiderwindje.

BESLUITEN

Deze reis die ongeveer de afstand van Oostende naar Trondheim in Noorwegen moet bedekken, had ongeveer vijf maanden geduurd, in de Middellandse Zee, welke nochtans ver van te vergelijken is met onze Noordzee. Nochtans had de reis plaats in een groot zeewaardig schip, geschikt voor vrachtvervoer en passagiers.

Het blijkt echter dat dergelijke bodem niet in staat was tegen wind op te zeilen, vermits hij herhaaldelijk drijvend wordt gelaten als speelbal van de wind. Het vierkante Latijnse zeil zal wel hoofdzakelijk de schuld dragen van dergelijk gemis aan maneuvermogelijkheid. Het laatste schip dat op Malta overwinterde, is er een ander bewijs voor : men durfde het niet aan in de Winter zeilen te gaan in deze gesloten zee.

Trouwens het verhaal laat duidelijk blijken dat men angstvallig zocht van haven naar haven te zeilen en men het land niet wenste uit zicht te verliezen. Wanneer men de oever niet meer ziet is men verloren.

Welke zijn de middelen die de lotgenoten van Paulus gebruikten om op zee hun weg te zoeken ?

We horen slechts van dieplood, de zon en de sterren.

Eens het land uit het zicht verloren, blijven alleen de sterren en en zon. Wanneer in ons verhaal, die hulpmiddelen niet te bespeuren zijn, kan de schipper geen heil meer vinden. De tekst is hier klaar en duidelijk : «En als noch zon noch gesternten verschenen in vele dagen, en geen klein onweder ons drukte, zo werd ons voorts alle hoop van behouden te worden, benomen»

De schipper had daarbij de te volgen richtingen wel door ervaring voor ogen althans in grote trekken en misschien dank zij een nog zeer primitieve kaart van de Middellandse Zee. De grote vraag was die richting niet te verliezen. Want zonder de hulp van de zon en de sterren was dan alles verloren !

(Verboden nadruk)

NOG EEN VAARTUIG IN DE VAART

Zondag 12 dezer wordt de «Noorderblik» Z.476 toebehorende aan Louis Depaepe te 15.30 u. gewijd. De maidentrip heeft onmiddellijk daarna plaats.

HET NEDERLANDSE WALVISSCHIP WILLEM BARENDSZ II

Naar wij uit Nederland vernemen zou het fabriekschip de «Willem Barendsz II» dat vorig jaar te Rotterdam werd te water gelaten nog vóór het einde 1955 in de vaart gezet worden. Het andere en kleinere fabriekschip «Willem Barendsz» zal alleen nog als vervoer-tanker dienst doen. De nieuwe eenheid, volgens de modernste principes opgevat, heeft een waterverplaatsing van 44.000 Ton voor een lengte van 205 meter en 27,50 meter breedte. Het totaal draagvermogen beloopt 26.400 Ton.

Haringrit op Vlaardingen

Vlaardingen is noch een seizoenstad ,noch een belangrijke vissershaven en toch kregen we onlangs een keurig foldertje in handen :

INTERNATIONALE HARINGRIT VLAARDINGEN HOLLAND 18 JUNI 1955.

Daar heeft men het middel gevonden om haring en toerisme te paren en jaarlijks, al is het maar voor twee dagen, duizenden gemotoriseerden naar dit plaatsje te lokken.

Een rallye voor auto's, moto's, scooters en bromfietsen. Iedereen is er welkom. Er worden prijzen uitgedeeld, maar elke deelnemer krijgt bovendien een prachtige plaat om aan zijn voertuig te hangen als bewijs dat hij de sterrit meegereden heeft en als kosteloos reklame — de wereld door — voor de malse maatjes uit Vlaardingen.

Het programma voorziet een bebezoek aan de haven, aan schepen, aan de industriën, een feestoptocht en een daverend haringbal.

En laat ze nu maar komen, uit alle hoeken van het land en uit 's Heren landen !

Te Bremerhaven, rechtover de uitgang van het station, staan reuze letters op de gebouwen die 's avonds fier verlicht zijn : **Bremerhaven**, brug naar overzee, stad van de hoogzeevisserij.

Te Oostende ligt de schoonste vismijn van Europa afgelegen, niets wijst de bezoeker de weg naar deze grootse attractie, behalve een klein bordje dat de uitbater van de overzet aan de aanlegsteiger heeft mogen plaatsen : «Bezoek de Vismijn». Maar als men het van ver ziet, kan het even goed een bordje zijn met : «Verboden...» en daar loopt men geen vijftig meters ver voor om te lezen wat er op staat...

Men zal er wel een zeer kostelijke en nutteloze garnaalmijn bouwen waar én vreemdeling én Oostendenaar regelmatig zal kunnen gaan kijken hoe de garnaalvisserij aan het uitsterven is. Dat is ook een merkwaardigheid van onze stad.

Vissers,

wilt ge de garnaalstand bevorderen, zeeft de garnaal over boord en ge zult er wel bij varen.

De veerdienst te Oostende

Gevaarlijke toestand

Wij hebben ons de moeite gedaan de huidige veerdienst van Oostende te bekijken en er een tochtje mee te maken.

Zo we ons niet bedriegen, geeft de Staat hiervoor een toelage van 350.000 fr.

En wat gebeurt er ?

Er is noch machinist noch stuurman aan boord meer en de uitbater voert zelf zonder diploma of zeevaartkundige kennis, de veerdienst.

Reddinggordels zijn er niet voorhanden !

Wie zal zijn verantwoordelijkheid opnemen, moest er in die gevaarlijke geul zich iets voordoen ?

Aan het Oostends gemeentebestuur en Bruggen en Wegen hun verantwoordelijkhei op te nemen en het lastenboek te doen navolgen.

Nog de aanwerving van Zeelieden door de Staatsdiensten

We lezen in een syndikaal weekblad dat — in verband met de oproep van de Staat voor het aanwerven van 30 matrozen voor de Staatsmarine — voorbereidende cursussen worden ingericht voor de buitenstaanders die minstens twee jaar koopvaardij of bij de zeevisserij vaart hebben.

Zeer goed, maar hebben de syndikaten dan geen beetje bekommernis om de toestand van het zeevisserijbedrijf en de koopvaardij, die toch ook moeten voort in leven blijven. Of is het er enkel om te doen, langs die weg om, nieuwe leden aan te werven ?

DE BIJDRAGEN VAN DE GEWEZEN CORPORATIE VAN VIS EN VISSERIJPRODUCTEN

Vóór een paar jaar werd door de heer vrederechter te Oostende een vonnis geveld inzake de rokerij Goes, waarbij het Ministerie van Financiën afgewezen werd in zijn eis deze bijdrage die tijdens de oorlog niet betaald werd, nog te mogen eisen.

De rechter was van oordeel dat er verjaring was.

Dit vonnis werd in beroep bekrachtigd. Het ministerie van financiën voorzag zich in verbreking. Het hoogste gerechtshof heeft thans beslist dat dergelijke bijdragen slechts verjaren na 30 jaar.

Het kan dus gemakkelijk gebeuren, dat er nog vishandelaars lastig gevallen worden voor hun oorlogse bijdragen.

De Japanse Zalmvisserij in de Beringzee

Vóór de oorlog 1939 - '45 waren de Japanese krab- en zalmconserven, dank zij hun goedkope produktie, over de gehele wereld gekend en verspreid. Deze zalm en krabben waren meestal afkomstig uit het Noorden van de Stille Oceaan, waar zij in grote hoeveelheden gevangen werden in de omstreken van Kamschatka (Russisch Mandsjoerije) Het was ook daar dat fabriekschepen voor de gewone visserij hun intrede deden, en door hun gebruik toelieten soms maanden aan een stuk door te vissen. Na het einde van de jongste oorlog werd die industrie langs alle zijden gekortwiekt. De Japannezen kregen van de Russen verbod nog in hun wateren te vissen en van de zijde der Amerikanen werd hun treilers een beperkte actiestraal opgelegd.

Sedert 1952 zijn verscheidene dezer maatregelen verruimd of ingetrokken en konden de vloten hun bedrijvigheid in de Beringzee weder op nemen. Pas in 1953 echter, voor een vloot die men zo kon nemen : 2 fabrieksmoederschepen, 50 vangers, 2 exploitetieschepen en 5 transportschepen die samen 2.108.348 zalmen vingen en verwerkten Van dit totaal werd alleen 5% tot conserven omgewerkt.

In 1954, toen de grenzen van de viswateren voor Japan nogmaals verruimd werden, toog men in volle ernst aan het werk. Zeven vloten werden uitgerust samen 7 moederderschepen, 160 vangers, 34 exploitetieschepen. De aanvoer steeg dermate dat in 100 dagen vissen, 20.468.148 zalmen gevangen en verwerkt werden, en de conserven productie aan boord van de moederschepen 270.000 dozen bereikte.

Voegen wij daarbij nog de hoeveelheid aan de wal gebrachte en te Hokkaïdo en Honshu verwerkte zalm.

Het gros van de vangsten wordt meestal in Japan zelf als verse voedselvoorraad verbruikt.

Uit dit alles kan men opmaken, rekening houdende met de geweldige vooruitgang die de Japanese conservenindustrie in de paar laatste jaren maakte, dat zij goed op weg is om in 1955 haar vooroorlogs productiepeil weder te bereiken ; alhoewel de Japanese uitvoer geen ernstige concurrentie betekent voor de Canadese, Noord-Amerikaanse of Russische industrie gezien het geweldige inlandse verbruik.

SMOKKELWAGEN MET 800 KGR. GEPELDE GARNAAL IN BESLAG GENOMEN TE ARENDONK

In de nacht van Dinsdag op Woensdag werd door de gemotoriseerde douane-brigade een grote Amerikaanse personen-wagen opgemerkt die zich van uit Poppel over de Ravelse steenweg naar Arendonck begaf. De douaniers gaven verscheidene signalen om te stoppen maar de bestuurder van de wagen vervolgde zijn weg. Even vóór de brug 6 te Arendonck wierpen de tolbeambten pinnen uit waardoor een der banden van de wagen lek geraakte. Ter hoogte van de brug zwenkte de wagen links af en reed in de richting van het kanaal. Aan de rand van het water stapte de de smokkelaar uit zijn wagen zette het voertuig in beweging, met het doel de ganse inboedel in het water te doen verdwijnen. Op een halve meter afstand echter bleef het voertuig in een hoop zand steken. De bestuurder vluchtte dan dadelijk de bossen in waar hij door de douaniers nog werd achternagezet maar niet meer kon ingerekend worden. Het voertuig alsmede de smokkelwaar zijnde 800 Kgr. gepelde garnaal werden in beslag genomen.

Folkloristische visfeesten te Oostende

Wordt dit jaar een traditie ingezet die zal uitgroeien tot een toeristische attractie in het teken van vis en visserij ? We hopen het en durven het zelfs verwachten.

Op initiatief van de V.T.B. afdeling Oostende, wordt dit jaar op 3 Juli, ter gelenheid van de Zeewijding te Oostende en met medewerking van het stadsbestuur een folkloristisch Neptunusfeest in Oud-Vlaamse stijl gehouden dat heel zeker honderden bezoekers zal trekken Verscheidene groepen en maatschappijen hebben reeds hun medewerking toegezegd. We kregen gelegenheid een klein kijkje te nemen in het programma, waar verscheidene bekende kunstenaars aan medewerken, en kunnen nu reeds verzekeren dat het iets buitengewoons origineels wordt.

Het feest staat in het teken van de vis. Een grote visbraderij wordt gehouden waar meer dan 300 Kgr. gebraden vis kosteloos zal uitgedeeld worden, bovendien 500 liter bier en talrijke andere verrassingen.

Het visbedrijf mag hieraan niet onverschillig blijven en dient in zijn eigen belang zijn volledige medewerking te verlenen tot het welslagen van dit feest.

Want, bij welslagen, wordt het jaarlijks hernomen en uitgebreid, dat kunnen we nu reeds verzekeren.

WIE VAN HET VISSERIJBEDRIJF OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN ABONNEMENT OP

HET VISSERIJBLAD

De algemene vergadering van het Verbond der Belgische Zeevisserij

te Oostende en te Heist

Zaterdag 4 Juni en Zondag 5 Juni gingen te Oostende en te Heist de jaarlijkse algemene vergaderingen door van 't Verbond der Belgische Zeevisserij.

Waar de opkomst te Oostende eerder mager was, werd de vergadering te Heist daarentegen zeer goed bijgewoond. Het slechte weder kon hier wel de oorzaak van geweest zijn, maar dit is toch geen voldoende reden om de vergadering van de beroepsvereniging waar men lid van is, onverschillig te laten voorbij gaan.

Dhr Raymond Bauwens, voorzitter, in zijn openingswoord, heette de aanwezigen welkom en bijzonder de Heer Stradiot, adviseur bij de Zeevisserijdienst, die er aan gehouden had zijn belangstelling voor de visserij te tonen door de vergadering bij te wonen.

De voorzitter wees er verder op dat, nu het Verbond der Belgische Zeevisserij zeven jaar bestaat, er wel eens gemakkelijk de balans kan gemaakt worden wat er intussen allemaal verbeterd is geworden in het bedrijf, dank zij het V.B.Z. en dat men ook wel eens de overweging moge maken waar men nu zou gestaan hebben, moest het V.B.Z. er niet geweest zijn.

Het werk is nog niet gedaan, nog altijd moet er voort gezorgd worden voor de belangen van de visserij en daarom wordt gerekend op het vertrouwen, de steun, de eendracht en de medewerking van alle reders.

Een minuut stilte werd gehouden ter gedachtenis van de slachtoffers van de O.137.

Vervolgens gaf de secretaris lezing van het jaarverslag : Een paar woorden over de algemene toestand, minder aanvoer van IJsland, minder aanvoer van de Noordzee, meer kabeljauw en beter prijzen. Dit wijst op een stijging van het visverbruik en verhoging van de kwaliteit.

Minder tongenaanvoer, wel hogere besommingen, maar dit dank zij de grotere inspanningen van de middenslagvisserij.

De haringseizoenen konden ook beter geweest zijn.

De kustvisserij kende een zeer slecht jaar : Garnaal- en sprotvangsten namen af, de kustvisserij heeft in 1954 minder verdiend dan in de andere jaren.

De vloot wordt uitgebreid met talrijke moderne eenheden. Doch dit brengt gevaar mee, vooral gebrek aan personeel, overbevissing en overrompelende invoer uit Nederland.

Verschillende punten worden naar voor gebracht die de aandacht van het V.B.Z. hebben getrokken in het afgelopen jaar : Gebrek aan personeel, toestand van de kustvisserij, sociale moeilijkheden, propaganda voor visverbruik, Benelux, territoriale grens van IJsland, vlootbouwpolitiek.

De Heer Vandenberghe nam vervolgens het woord en besprak de hoogdringende maatregelen te nemen om voldoende personeel te kunnen aanmonsteren, onder andere de herziening van het leercontract voor de scheepsjongens, welke én reders én ouders moet ontslaan van de zware sociale lasten, de kindervergoeding verder moet verzekeren tijdens deze leertijd en een premie van de Overheid om de uitrusting van de leerjongen te bekostigen. Het V.B.Z. zal zich hiermede in de eerste weken bezig houden.

Wat de garnaal invoer betreft, is eenheid noodzakelijk om stand te houden tegen de eisen van het Ministerie van Economische Zaken, dat de garnaal vrij wil geven. De gevolgen hiervan voor onze kustvisserij en ons pellersbedrijf zijn niet te overzien. Daarom moet eendrachtig stand gehouden worden en een sanering van het bedrijf afgedwongen worden.

Inzake vlootbouw moet verstandig te werk gegaan worden, niet ordeloos gebouwd en zonder verantwoording, maar in eerste plaats moeten de bestaande reders gelegenheid krijgen hun verouderde schepen te vervangen door moderne schepen. Zo niet gaan we binnen enkele jaren naar de catastrofe van het bedrijf.

Nevens de reders hebben stuurlieden, die bewijs van hun bekwaamheid geleverd hebben, recht reder te worden, mits het vervullen van voorwaarden.

Inzake eendracht en samenhorigheid, mogen we gerust een voorbeeld nemen aan de werklieden in hun syndikaten. Zolang we niet dit voorbeeld volgen, zullen we nergens geraken. De bijdrage aan het V.B.Z. is klein in verhouding tot wat reeds bekomen werd : Afschaffing van overdracht taks van 4.50% (en van 9% op garen en touwwerk), afschaffing van het bijbetalen van een compensatievergoeding van 4 fr. per dag, om maar twee voorbeelden te noemen. Maar deze actie kost geld Voor V.O.Z.O.R. en Regie is er thans een belangrijk proces op til bij het verbrekingshof dat opnieuw millioenen zou kunnen sparen aan de reders.

Daarom is eendracht des te meer gewenst.

Te Heist deed dhr Van Hulle nog een warme oproep tot de leden om zich niet te laten vangen, zich te mijden voor verdeeldheid en hun beroepsvereniging getrouw te blijven; het is in hun eigen belang. Niemand kan twee Heren dienen !

Tenslotte drukte de Heer voorzitter nogmaals zijn dank uit voor de opkomst en vroeg de aanwezigen apostels te zijn bij hun collega's om de gedachte van het Verbond der Belgische Zeevisserij overal rond te dragen.- In hun eigen belang en in dit van de nijverheid.

Proefreis van de O. 102 "Mathilde-Simonne"

Dinsdagvoormiddag, rond 11 uur, verliet de motortreiler O.102 «Mathilde - Simonne» van de reders Mw A. Christiaen en A. Blondé, de haven om de nieuwe motor te beproeven. Talrijke familieleden en vrienden van de eigenaars vulden het dek om van dit buitenkansje te profiteren.

Door de Werkhuizen Seghers werd het vaartuig van een totaal nieuwe machine-installatie voorzien. Ter vervanging van de oorspronkelijke Deutz-Dieselmotor van 180 pk. werd een sterke 6-cylinder ABC-Dieselmotor, type 6 MDU, van 300 pk. bij 500 toeren/min. ingebouwd. Ook de omkeerkoppeling werd vervangen en wel door een hydraulisch bewogen omkeer-mechanisme met ingebouwde reductie 2 op 1, van de fabrieken Lohmann en Stolterfoht, te Duitsland.

Om het rendement van deze nieuwe inbouw volledig op peil te stellen, werd eveneens een nieuwe schroefas en schroef aangebracht. Deze laatste werd berekend en in brons geconstrueerd door de bekende Nederlandse fabriek Lips, te Drunen. Ze meet 1,40 m. diameter en heeft een snelheid van 1,85 m.

Om de oude aslijn te behouden diende de bestaande motorfundatie, zowel voor de motor als voor de keerkoppeling, verhoogd te worden. Dit werd door de firma Seghers prachtig opgelost door het plaatsen van een stalen verhoging van ruim 4 m. lengte, volledig gelast in 20 mm. dikke plaat. Een dergelijke verbouwing werd reeds, tot grote voldoening van reder Hennaert, uitgevoerd aan boord van zijn O.198 «Susanne-Adrienne».

Bij het verlaten van de haven, werd door de O.102 koers gezet naar de West-Hinder. De nieuwe motor deed het prachtig en met een 9 mijlsvaart ging het er op los. In de machinekamer werd het bedrijf van de installatie van nabij gevolgd door technici van de motorbouwers, de heren Stackanof, ingenieur en Boydens, agent van de kust, en dhr Solberge van de werf.

Meldenswaardig is ook, dat aan boord van de O.102 een nieuwigheid op gebied van sturen getest werd, nml. een automatische roerganger. Deze installatie is op de stuurmachine voorzien en werd door de zorgen van de SAIT opgesteld. Naar verluidt waren de uitslagen met het apparaat, een Noorse vinding, zeer goed.

De reis verliep in uitstekende omstandigheden en rond 3 u. in de namiddag voer het vaartuig terug de haven binnen. De propulsie-installatie voldeed in zijn geheel aan de gestelde verwachtingen.

Reders en bouwers dienen geluk gewenst met hun vooruitziende inspanning en verzorgde en degelijke bouw. Vernieuwen brengt het bedrijf terug leefbaar.

Het ga de O.102 «Mathilde-Simonne» nog vele jaren goed !

Efficiency

De reis van de Belgische Reders naar Bremerhaven

Nog enkele plaatsen zijn vrij om mee te reizen met de groep. De inschrijvingen worden definitief gesloten op Woensdag 15 Juni, dus binnen een paar dagen. Haast U bijgevolg wilt ge er bij zijn voor een onvergetelijke reis.

Het programma staat thans definitief vast. Iedereen heeft het regelmatig kunnen lezen in ons blad ook de laatste «verbeteringen» die binnengekomen zijn. Wacht geen dag langer meer om in te schrijven, want, eens de lijst gesloten en het aantal beschikbare plaatsen volzet, kan er niemand meer bij, hoe gaarne we ook iedereen zouden willen in de gelegenheid stellen deze tocht mee te maken.

Schrijft onmiddellijk nog in op het V.B.Z. secretariaat, vismijn, Oostende.

Feestroes om de nieuwe N. 701 "Angelus"

Wegens plaatsgebrek waren we vorige week verhinderd een uitgebreid verslag in ons blad op te nemen omtrent de doopplechtigheid op Pinksteren van de N.701 «Angelus» van Tuur Calcoen.

Talrijke genodigden hadden de Zaterdag deelgenomen aan de proefvaart, maar op Pinkster-Zondag, werd door het Nieuwpoortse Stadsbestuur met muziek een hulde gebracht aan reder en vissers.

Eerst een ontvangst op het stadhuis waar Burgemeester Gheeraert wees op de toekomst van Nieuwpoort, verzinnebeeld door de nieuwe vismijn en de faam van de Nieuwpoortse verse vis en garnaal. Hiertoe moet de vloot uitgebreid en gemoderniseerd worden. N.701 is het eerste schip, moge het gevolgd worden van talrijke anderen.

Dhr Vandenberghe P. dankte hierop het stadsbestuur voor de grote eer welke aan de kleine reder werd gedaan. Het voorbeeld komt van oost en west, waar de belangstelling van de gemeentebesturen voor de visserij voorbeeldig is en waar de Overheid daadwerkelijk medehelpt om de visserij vooruit te helpen.

Met muziek ging het dan in optocht naar het schip dat gewijd werd door E.H. Vandenabeele. Meter was mevr. Zwertvaegher en peter dhr Frans Timmerman. Tenslotte werd de plechtigheid besloten met een feestelijke dronk ten huize van de reder zelf, waar de peter dank uitsprak aan het Nieuwpoortse gemeentebestuur voor de hulp die het geeft aan de visserij.

Het schip werd gebouwd op de werf van Wwe J. Denye te Oostende. De bemanning bestaat uit 4 koppen. Lengte is 19,95 m., breedte 5,20 m., holte 2,40 m. De snelheid zal 8 tot 9 miji kunnen bedragen. Het vaartuig is uitgerust met een A.W.A. dieselmotor van 120 pk., verder richtingzoeker, dieptemeter, radio- en ontvangstpost.

Maandag na Sinksen heeft het vaartuig dan zijn eerste reis aangevat met aan het roer de sympathieke reder : Thuur van Kotjes, motorist Charles Bulaert, matrozen Roger Calcoen (zoon van de reder), en Staf Neudt.

Goede vaart, rijke vangsten wensen we aan reder, bemanning en vaartuig !

HET VISMEEL IN DE MENSENVOEDING

In Chili is de FAO, in samenwerking met de gouvernementele diensten, overgegaan tot een belangrijke proefneming met vismeel, smaakloos en rijk aan proteïnestoffen. Deze proefneming werd met sukses bekroond.

Het Fonds van de Verenigde Naties voor Hulp aan de Kinderen, dat de beginfase van de werkzaamheden van de FAO met grote belangstelling heeft gevolgd, besteedt nu zekere kredieten om de onkosten van gelijkaardige proefnemingen die, met de medewerking van de FAO ,in andere gebieden zullen gedaan worden, te dekken.

Voor een groot aantal minder ontwikkelde landen, waar het voedselregime arm aan dierlijke proteïnestoffen is, zijn deze proetnemingen van groot belang. Het voedsel, bestemd om dit gebrek aan te vullen, moet goedkoop zijn, bestand tegen het vervoer op lange afstand en tegen een langdurige bewaring, dikwijls in ongunstige voorwaarden. Het eetbaar vismeel beantwoordt aan deze eisen. De grondstof is goedkoop, het gehalte aan proteïnestoffen hoog en de verwerking vraagt weinig onkosten.

De smaak en de reuk van de meest gekende vismeelsoorten herinneren aan de vis en beletten dikwijls hun benuttiging in de mensenvoeding. Dit euvel vermindert de belangstelling van de verbruiker op gevoelige wijze, bijzonder in de gebieden, ver in het binnenland gelegen, waar zelden vis gegeten wordt. Maar de kinderen, wier voedingsgewoonten nog niet zo vastgeankerd zijn, zullen zich ten slotte misschien aan de smaak gewennen.

Om dit euvel te verhelpen ,vervaardigt men momenteel, in verschillende wereldgebieden, smaakloos vismeel. Het vismeel, bij de proefnemingen in Chili aangewend, wordt gerekend onder de beste tot heden bekend en gefabriceerd, volgens een geheim procédé, door een Zuid-Afrikaanse firma wier belangrijke fabrieken sinds enkele tijd werken.

In sommige gebieden, voornamelijk in het Verre Oosten en Afrika, bestaat een uitgesproken voorkeur voor meelsoorten met een kenmerkende vissmaak. De gewoonte en de traditie liggen meestal aan de basis van deze voorkeur. Zo verkozen, in sommige landen, de volwassenen een vismeel van inlandse fabricage en met een smaak van «rauwe vis», boven een ingevoerd produkt met een andere smaak.

In sommige landen, waar de verbruikers een bijzondere smaak verkiezen, worden, zonder vreemde hulp, kleine hoeveelheden vismeel gefabrikeerd welke aan de eis van de bevolking beantwoorden. In Angola namelijk, bestaat een fel ontwikkelde vismeelnijverheid, vooral op coöperatieve leest geschoeid. Er valt ook een plaatselijke vooruitgang waar te nemen in Thaïland en op de Philippijnen. Men hoopt in de loop van dit jaar te kunnen overgaan tot proefnemingen om na te gaan in welke mate vismeel met vissmaak door de bevolking gegeerd wordt.

Het vismeel bevat 60 tot 80 % proteïnestoffen. Wanneer het behoorlijk wordt bereikt, d.w.z. met verse vis of visafval, niet aan hoge temperaturen blootgesteld, blijft de biologische hoedanigheid van de proteïnestoffen integraal bewaard. Het bevat bovendien belangrijke voedende elementen, zoals calcium, fosfaat en vitaminen van de groep B. FAO.

Staking bij de scheepsherstelbedrijven

Zaterdag heeft het personeel van de scheepsherstelbedrijven : Rederij Boels, Dedrie, Saint Martin en Schockaert, in navolging van de werklieden van de Industrielle des Pêcheries, ook het werk neergelegd.

Dat het hier om een manoeuver gaat op handige manier geleid door de syndikaten, leidt geen twijfel. Inderdaad begon de staking bij één bedrijf en breidde zich langzaam uit naargelang er geen voldoening kon bekomen worden. Het feit ook dat de staking is uitgebroken in volle opligperiode, dat sommige stakers met opzet het werk waar ze aan begonnen waren niet voltooiden, om des te meer kracht bij hun eisen te zetten, toont aan met welke middelen men poogt het gehele bedrijf lam te leggen om een onredelijke eis te bekomen.

Er zal gedurende lange tijd gestaakt worden en in de veronderstelling dat de stakers de gevraagde opslag zouden bekomen — ondanks het feit dat de index opnieuw gedaald is — vraagt men zich af hoeveel maanden er zal moeten gewerkt worden aan het nieuwe loon om de verloren daglonen in te lopen.

Dat sommige reders nu met de opligtermijn fel gehandicapeerd zijn is het doel van de stakers, maar hebben ze reeds overwogen dat sommige reders al de mogelijkheden onderzocht hebben om hun herstellingswerken te laten gebeuren in andere landen ? Het zou dan goed kunnen gebeuren dat onze stakers toekomend jaar niet meer hoeven te staken, maar zullen mogen naar de dop gaan. Ze zullen hun klienten immers de weg getoond hebben naar de veel lagere concurrentie in Nederland.

Onze Vissen

(Vervolg van vorige week)

In Engeland noemt men deze rogsoort ook de molenaarsrog, dit wegens de speciale vorm van zijn tanden. Elk kaakbeen is cirkelvormig, zoals we reeds zegden liggen de tanden als plaveien naast elkaar, de middenste zijn lang en terwijl ze verkorten naargelang men meer tot het uiteinde gaat van de kaak. Het dier eet door een rollende beweging van de kaken boven elkaar, de tanden hebben een sterk verpletteringsvermogen, deze eetwijze komt veel overeen met het malen van graan in een molen, vandaar de naam : molenaarrog. (Myliobatis=molenbouw aquila=adelaar)

Een Engelse schrijver vertelt dat het dier zeer breed gebouwd is en een zeer grote maat kan bereiken : vijftien voet lengte en een gewicht van een paar honderd kgr.

Het dier zwemt mooi en zeer vlug de beweging heeft iets weg van zeilen, hierbij komen de borstvinnen lichtjes in beweging. Wanneer het gevangen wordt, slaat het hevig met de staart. De eerste zorg van de vissers is de doorn uit de staart te verwijderen, welke bij grote specimen een geweldig wapen is.

In November 1871 werd een arendrog aangevoerd te Brixham, dit dier werd aangekocht door Mr. Frank Gordon uit Exeter. De kleur was prachtig bronsgroen en het mat van de ogen tot de staartpunt bijna vier voet. De staart was als die van een rat, met dezelfde dikte, gedroogd leek deze staart op een gummi zweep. Deze rog werd opgezet voor het museum te Exeter.

In December 1867 werd een ei van deze vis aangevoerd te Margate.

Het zakje welke het vruchtbeginsel bevat meet ongeveer 20 cm. op 15, de rankjes meten ongeveer 25 cm. ieder, ze zijn plat en dun. Deze eieren verschillen merkelijk van de andere eieren van roggen. De oppervlakte ervan is zeer mooi, bezet met overlangse lijnen en dicht gekruist met punten en kruislijntjes, welke niet van de ene lijn tot de andere lopen. Op de zijden vormen ze mooie vierkantjes welke kleiner worden naargelang ze meer buiten komen.

Kijken we thans wat Brehms de gekende dierenbeschrijver vertelt.

De Adelaarsrog (Myliobatidae) vormt een familie welke meer dan 20 soorten bevat. Bij deze vissoort zijn de zeer brede borstvinnen (de vleugels) onderbroken, zodat de kop vooruitsteekt. De staart draagt een doorn en voor deze doorn een drijfbelletje, aan de kop is eveneens een vlotachtige bel bevestigt. Het gebit bestaat uit zeer vlakke tanden, echte tandplaten welke in langvormige reien geschikt zijn. De muil is zeer breed.

In alle zeeën van de warme en gematigde klimaatgordel, ook in de Noordzee, leeft de Adelaarsrog of Zeeadelaar. Deze vis heeft 1 tot 1.5 m breedte en weegt 8 tot 12 kgr, hij kan echter eveneens een reuzengrote en een gewicht van 200 à 300 kgr bereiken.

De kleur is boven donkerbruin, iets lichter aan de zijden terwijl de buikzijde vuilwit is. De vooruitspringende ogen hebben een grijsgroen vlies en donkere pupillen.

Risso vertelt dat deze rog regelmatig bij Nice gevangen wordt. Sonnini vond deze soort ook aan de Egyptische kust. De Engelse geleerden kregen exemplaren van Engelse vissers welke ze aan de Engelse kust gevangen hadden. Couch bekwam eieren met vruchtbeginsels welke hij kon uitbroeden en jonge roggen kweken.

Deze vis leeft bijna evenals de pijlstaartrog, is echter een sneller en betere zwemmer. De wonden welke hij met zijn staartdoorn maakt zijn zeer gevaarlijk.

Visprof

Veranderingen aan de vissersvloot Mei 1955

OOSTENDE

Verandering adres :

O.345 «Finistère» : Eigenaar Verhaeghe Louis. Voorhavenlaan, 79, Oostende.

Verandering eigenaar :

O.132 «Christoffel Colombus» : Eigendom geworden van Bacquaert Marcel, Ed. Hammanstraat, 8, Oostende op 9-4-55.

NIEUWPOORT

Verandering van eigenaar :

Z.434 wordt N.434 «Galloper» : Eigenaar : Calcoen Maurice, Meeuwenlaan, 11, De Panne.

ERRATA

Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1955

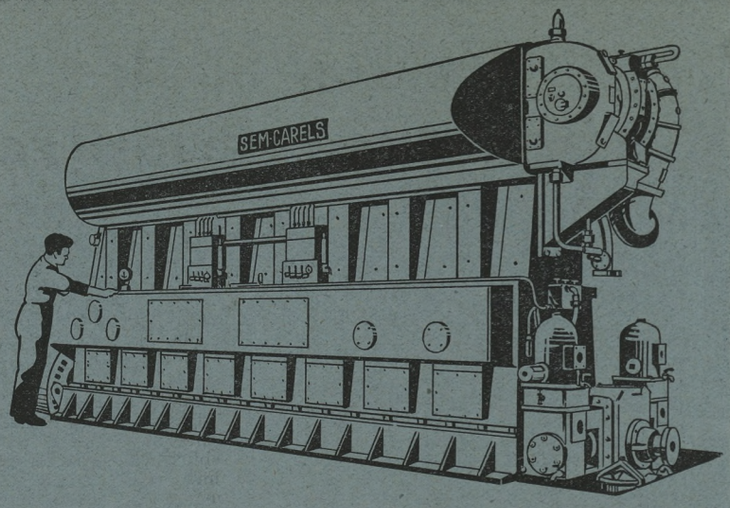
bl. 33 en 46 : N.6 eigenaar Declercq Arsene en niet Arseen.

bl. 32 : H. 22 BT. 22.34 en niet 22.20.

bl. 49 : Gonzales Albert eigenaar van N.22 en niet O.22.

bl. 37 : N.27 P.K. 35 en niet 33. nr motor 307959 en niet 307859.

«Hulp in Nood»
VERZEKERT
aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN
voor
Schade aan Derden — Eigen Schade aan romp en motor — Brandschade — Opsleping — Totaal verlies en voor Bouwrisico.
(4356V)



SEM-CARELS

Scheeps-Dieselmotoren

- SEM -

42 DOK — GENT

R. BAUWENS & C°

14, REDERIJKAAI
OOSTENDE
Algemene vertegenwoordigers van de
SEM-CARELS DIESELMOTOREN

(37V)

CHANTIERS et ARMEMENT

SEGHERS

Slipwaykaai, 4, - Oostende

H.R. 4006-4916 Tel. 713.30

ONDERHOUD EN HERSTELLING VAN

DIESELMOTOREN

ZANDSTRALEN METALLISEREN

ELECTRISCH LASSEN AUTOGEEN

Nieuwbouw - Ombouw - Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

(157V)

Berichten aan zeevarenden

Oostende, 26 Mei 1955 Nr 11

BELGIE

Haven Blankenberge

Wijziging in de verlichting

11/55(P)

Positie : plm. 51°18.'9N 3°07'.1E.
Eerlang zal het oeverlicht (W.R. sectoren) op de zeedijk te Blankenberge, plm. 350m be-E de haveningang, definitief worden weggenomen.
Nader bericht volgt.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1953 — Nr 57).
(Med. Loodsw. Oostende 23-5-55).

11/56

Wielingen

Wijziging lichtboei

«Bol van Heist»

Positie : 51°23'13"N 3°12'00"E.
Het licht van de boei «Bol van Heist» is definitief gewijzigd als volgt : twee rode schitteringen elke 10 sec. (Afk. : GS (2) r 10 sec.).
De bel is definitief weggenomen.
Overigens ongewijzigd.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1953 — Nr 95).
(Med. Loodsw. Oostende 23-5-55).

11/57

Paardemarkt

Lichter gezonken

Een met stortstenen gevulde lichter is gezonken tussen Knokke en Het Zoute, plm. 0,5 mijl uit de wal. Het wrak is niet afgebakend.
Juiste positie onbekend.
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»)
(Med. Loodsw. Oostende 7-5-55).

NEDERLAND

11/58

Westerschelde

Nieuwe Sluis

Lichtsectoren

Positie : plm. 51°24'.5N 3°31'.2E.

In het hoge licht van Nieuwe Sluis is een bovenwaartse groene sector aangebracht ; het licht is thans zichtbaar : roo ' van onder de wal (060°) tot in 089° ; wit door E en S tot in 261° ; groen tot in 264° ; rood door W tot in 292° ; overigens wit.
(Afk. : O gn r en w, 10 sec., 10, 11 en 14 M 29 m).
(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1953 — Nr 110).
(Ned. B.a.Z. 124/1707 - H.20670).

11/59(I)

Westerschelde

Pas van Terneuzen

Tijdelijke lichtboei verlegd

Zie B.a.Z. 7/41(T)-1955.

Positie : 51°21'07"N 3°47'14"E.
De tijdelijke uitgelegde zwarte lichtboei Nr 25 ligt tot nader bericht in bovengemelde positie.
(Zie Belg. krt. «Schelde»).
(Ned. B.a.Z. 114/1544(T) - H.20604).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)

van kracht op 25-5-1955

85. «West-Hinder - Vlissingen» route. - Positie 51°23'00'N 3°12'00"E Het licht en de bovenbouw van de lichtboei «Bol van Heist» zijn verdwenen. 071100

92. «West-Hinder - Vlissingen» route. Posities: 51°23'00'N 3°08'00"E en 51°22'00"N 3°07'00"E. De wraklichtboeien «Samsellu» en «Elephteria» zijn gerapporteerd in richting 090° verdreven. 110200

101. «West-Hinder - Vlissingen» route. Positie 51°22'30"N 3°12'30"E. De lichtboei «Zand» is tijdelijk opgenomen. 191509

105. «West-Hinder - Vlissingen» route. Positie 51°23'00"N 3°12'00"E. Een rode lichtboei gevende 2 rode schitteringen alle 10 sec. is gelegd 60 m ESE van de uitgedoofde lichtboei «Bol van Heist». 211545

Te Koop

MOTORVISSERSBOOT te KOOP
10 PK motor. Z. w. De Roolaan, 78, Nieuwpoort.
(4361V)

Motorvissersvaartuig in hout van 1946 voorzien van een motor Crossley van '46. Brt. 190 — Geschatte waarde 3.900.000 fr. Verkoopprijs 2.200.000 fr.

Motorvissersvaartuig in hout. Geb. 1949. 80 Brt. Motor ABC. 180 PK van 1950. Geschatte waarde : 2.300.000 fr. Verkoopprijs 1.550.000 fr.

Motorvissersvaartuig in hout. Geb. 1943 50 Brt. Motor ABC van 135 PK van 1949. Geschatte waarde 1.312.000 fr. Verkoopprijs 900.000 fr.

TE KOOP : BRANDSTOFTANK. nieuw. 8.000 liter. Rechthoekig model. Plaat 7 mm. dikte. Voordelige prijs. Zich bevragen : Perfecta Zeebrugge.

Motorvissersvaartuig in hout. Geb. in 1943 en herbouwd in 1950 50 Brt. Motor ABC van 135 PK van 1946. Geschatte waarde 1.270.000 fr. Verkoopprijs 900.000 fr.
(4263V)

Splinternieuwe Crossley Motor : nog nooit gebruikt. 300 PK met hulpmotor en luchtbombones. Olie en 2 luchttanks. Vier Cylinders. Bevindt zich nog in verpakking. Prijs 900.000 fr. Kostprijs 1.250.000 fr. Voorwaarden bureel blad.

Motor AWA van 140 PK van 1947.

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

VISHANDELAARS !

NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :
Nieuwe Werfkaai, 3

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

(30V)



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.
Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

(33V)

Reders en Vishandelaars

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

Tel. 71.791

(13)

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen

N. V.

BELIARD-CRIGHTON & Co

(11)

REDERS,

Koopt Uw visserijbenodigdheden bij Uw

Coöperatieve

S. C. A. P.

die U degelijke waar geeft aan goedkope prijzen

(54V)