



HET VISSERIJBLAD



DE OOSTENDSE ZEEDIJK EN HET STRAND ZOALS ZE ER ZONDAG
UITZAGEN (Foto Michaël)

Adreslijst van Nederlandse Firma's



Sedert 1696

HAARLEMMEROLIE

van...

C. DE KONING TILLY

in flesjes à 52 ct, doosjes inh. 40 caps. f 1.30, doosjes inhoud 12 zet-pillen f. 1.25.

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 OM-
BOUW van vissersvaartui-
gen. - Levering en revisie
motoren.**

**MACHINEFABRIEK en
TECHNISCHE HANDEL**

H. ZWART - IJmuiden

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

FA. IJzermans & Co

de Rijkstraat, 2, Scheveningen
Tel. 55.22.20 K 17.00

HARING

BOKKING

SPROT

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

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

T. VOOYS

KATWIJK-AAN-ZEE

Telefoon 2427

Haringhandel - Inleggerij

Eigen koelhuis

(102)

FISH
CANNING
FACTORY

COLUMBIA

Export naar alle landen van
VISCONSERVEN

Gespecialiseerd voor
DE TROPEN

VLAARDINGEN - HOLLAND

Telefoon 3057 - 2068 —
Telefoon Rotterdam 67072
(122)

HOTEL AUGUSTA

IJMUIDEN Restaurant-Café

Twee minuten van de Vishal

Telefoon 4217 (82)

GLAS en ZOON

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

(120V)

STEL'S OLIEHANDEL
AMERICAN LUBRICATING
IJMUIDEN

Tel. K. 2550 - 4575 - 6361
TRAWLERKADE, 64

(103)

DE TWENTSCHE BANK N.V.
IJMUIDEN

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

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreel
Import IJ M U I D E N Export
(Holland). Tel. 5201. Tel. huis 4737.
Telegram-adres «Visserclots».

(89)

A. VAN DUYPENBODE

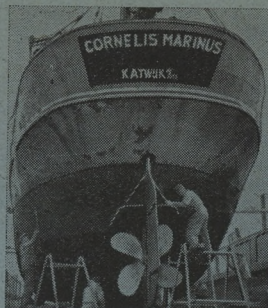
**Machinefabriek en
Technische Handel**

Levering en reparatie van :
- stationnaire en scheepsmotoren
- stoommachines, ketels, trawl-
en haringwinches
- zoetwater koelinstallaties
- bronzen centrifugaalpomp
- direct omkeerbare centrifugaal-
pomp
- hoge en lage druk plugnerpom-
pen

TRAWLERKADE, 59
IJMUIDEN
ZUIDZIJDE

Tel. 4391 (K.2550). Na 18 u. : 4117
(171V)

WERF I.S. FIGEE
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

HAASNOOT'S SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN
SPECIALITEIT
IN HUIDVERVEN

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

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel
Koelhuis

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

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

Fa J. VAN BEELEN C.V.

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

Trawlnetten Haringtrawlnetten
Scheepsuitrustingen
Alles voor de visserij

(98)

n.v. AGENTUUR en HANDEL
Maatschappij

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

ZEEVISHANDEL

PIETER DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524, 4822

Na 6 uur : 4732 - 4595

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

(80V)

Scheepswerf „De Dollard”

(Dir. P. Doornbos)

LANDSMEER

Telef. K 2902 / 261 - 243

Nieuwbouw van Vissersvaartuigen

Diepvries - Conservatoren

Zonder aanbetaling Uw eigendom.

Vraagt uitvoerige inlichtingen bij

Wagenveer Koeltechniek

Visserstraat, 40 - Groningen
Tel. 32500. Na 18 uur : 31238

4414V

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.O.B. 4180/87

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

ABONNEMENT : 1 JAA
BINNENLAND : 150 Fr.
12 maanden : 75 Fr.
6 maanden : 40 Fr.

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

STANDPUNTEN

Belgische Visserijcontrole door Engelse bril

Twee weken geleden brachten we in dit blad een vertaling van een artikel uit het Engelse «Fisheries Year Book 1955». We vinden dit verslag zo merkwaardig en juist gezien dat we enkele opmerkingen nog eens willen onderstrepen.

* * *

De evolutie van onze vloot — het gaat over de toestand in 1953 — was zo dat een stijgende industrialisatie is waar te nemen in de produktiesektor. Inderdaad, deze evolutie gaat nog steeds voort : de diepzeevisserij, we bedoelen hiermede de visserij op IJsland, breidt zich nog steeds uit terwijl de kustvisserij verdwijnt.

Sinds 1953 heeft zich echter een herleving bij de middenslagvisserij laten opmerken : er worden veel nieuwe middenslagvaartuigen bijgebouwd. Of deze herleving gelukkig zal mogen genoemd worden, moet de toekomst nog uitwijzen. In elk geval duidt ze niet alleen op een evolutie, maar tevens op een «revolutie» in het middenslagbedrijf.

Uitbreiding van de vloot, industrialisatie, is noodzakelijk geworden : de stijgende kosten moeten vergoed worden door een grotere produktie. Dit kan slechts verwezenlijkt worden door het bouwen van groter en sneller vaartuigen die meer vis kunnen aanbrengen en verder afgelegen visgronden bevissen.

In dit verband stellen we met genoegen vast dat onze produktie die gespecialiseerd is op de verre visserij, de eerste plaats inneemt van het vasteland, niet zozeer in hoeveelheid, dan wel in kwaliteit.

Daarentegen gaat de kustvisserij achteruit, hoezeer ze ook beschermd is en in 1955 is het praktisch nog de enige tak van de produktie die beschermd gebleven is.

* * *

Die bescherming moet er in elk geval blijven, zolang er geen hulpmiddelen gevonden worden om de kustvisserij, het familiebedrijf en de basis van onze produktie, weer op dreef te helpen.

Het experiment van de regering met de middenslagvisserij is weinig gelukkig te noemen. Nu de middenslagklasse een omvorming doormaakt, zal deze wei grotendeels te lijden hebben onder de gevolgen van onze vooruitziende regeringspolitiek.

Niettegenstaande de index van de visprijzen in 1953 het laagste coefficient is van de ganse Belgische nijverheid, heeft onze regering er niet aan getwijfeld om ze op te offeren voor een expansiepolitiek en dan nog in de visserijtak.

De regering achtte het niet alleen noodzakelijk de invoer van vis van meer dan 40 cm praktisch vrij te geven, maar bovendien een onverantwoorde toegeving te doen tegenover Nederland.

De invoer van grote vis heeft zich gestabiliseerd, maar dit evenwicht werd verbroken door de Beneluxakkoorden, de vrijgave van de invoer van vis van minder dan 40 cm. Het is juist voor die vissoort in dat Nederland een overproduktie kent en een gemakkelijk afzetgebied zoekt. Het was dan nog niet genoeg dat Nederland de kabeljauwuitvoer naar België van Denemarken mocht overnemen !

* * *

De compensatie — althans voor de grote klasse van onze visserij — in ruil voor de opoffering van onze middenslag, heeft weinig opgeleverd. Inderdaad, Nederland heeft wel aanvankelijk een partij

IJslandse vis in België gekocht, maar dit was veeleer experimenteel en dat blijft niet duren. Vooral daar Nederland er de voorkeur aan geeft bij andere landen te kopen — aan een prijzetje — en het zaakje dan door te sturen naar de Beneluxpartner, en dat de visserij er ook belust is op het scheppen van en, zij het nog kunstmatig in het leven gehouden IJslandvisserij.

* * *

We lezen ook in het jaarverslag dat de Beneluxpartner er in geslaagd is in zeer korte tijd zijn uitvoer van viskonserven naar België te verdriedubbelen.

We hebben het al eens laten horen in dit blad, hoe de politiek van dit land zeer doordacht is en er op gesteld meer werk te verschaffen en deviezen binnen te brengen.

Het gebeurt niet zelden dat Nederland belangrijke invoerquota vrijgeeft. Maar dan gaat het telkens over ruwe produkten die in dit land verwerkt worden, arbeid en brood geven aan de werklieden en door de wederuitvoer een zoet winstje aan vreemde deviezen in kas brengen.

Zo gaat het met de uitvoer van Belgische IJslandvis en ijle haring. Het zijn produkten die niet in Nederland blijven maar er verwerkt worden voor verdere uitvoer.

Dat is nu natuurlijk geen reden om verontwaardigd neer te blikken op onze economische partner. Maar het is eveneens geen reden om zich blind te staren op onze uitvoer naar dit land, omdat die uitvoer ons terug in handen gespeeld wordt onder een andere vorm en dan ten nadele van onze eigen nijverheid.

* * *

Hadden we nu geen eigen konservennijverheid of rokerijen, het zou allemaal heel natuurlijk zijn en we zouden onze regering een pluimpje mogen geven dat ze op het idee gekomen is. Maar het is nu eenmaal anders en de bedoeling van onze regering was waarschijnlijk niet de uitslag die we nu gekregen hebben. Wat dan meteen nog een bewijs is geweest en dat het maar spijtig is dat het pas na het visserij-experiment is dat voor andere industriën een rem op de Beneluxklep werd geplaatst.

* * *

Voor de Belgische exporteurs kan er wel een aantrekkelijkheid zitten in de prijsverlaging door de Beneluxovereenkomst op de vismarkt veroorzaakt. Maar of zij hierdoor de markt in Frankrijk, Zwitserland en Italië opnieuw gaan veroveren, is een heel andere zaak. Want het gaat niet alleen over prijs en ook niet alleen over kwaliteit.

We moeten eerlijk bekennen dat onze werkelijke export voor de oorlog bij thans een heel ander uitzicht heeft gekregen. En dat de kwaliteit van onze vis er nochtans veel is op vooruitgegaan, dat de prijzenindex pas op 250 staat, dat er van bepaalde vissoorten merkbaar meer aangevoerd wordt, enz.. Zodat de oorzaak van onze export-achteruitgang wel ergens anders moet te zoeken zijn.

En dat er door de Beneluxovereenkomst hier weinig of niet zal aan veranderen is bijna zeker. Het enige wat er zal gebeuren, is dat de middenslagvisserij de slag zal krijgen die ze niet verdiend heeft en dat de Minister die dan zal aan het bewind zijn een hele rij voorgangers zal kunnen aanduiden die er alle min of meer de schuld aan hebben.

* * *

Maar met dergelijk verstoppertjesspel is de visserij en ook niet de handel en verwerkende nijverheid gebaat !

J. H. K.



De Wekelijkse Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

'k Hadden 't laatste keer over mijn nonkel Pier. Je kent hem al een klein beetje, maar omdat je gijnder nog een beetje meer zouden weten over hem, gaan ik nog eentwade over hem vertellen.

Je moet niet peinzend dat dat een oude zaage was, al is 't datten mijn meer troeffelingen gegeven hebt dan mijn vaader zelve. Neen 't, j' had in de groeiend een herte gelijk een koekebrood. Veels te goed in de groeiend, maar ja, wat wil je. Mijn tante Liza, met wien datten getrouwd was hebt nooit geweeten wat voor een goeie chaarel ze had. 't Was heure 2de vent en je moest het hij iedere keer hooren : mijn Isten, dat was tenminste een vent, je deed si en je deed la en je deed natuurlijk nooit wat dat nonkel Pier deed. Contraarie. En als tante Liza weere aan 't zaagen was over heur eerste vent : Siessen, die al lange dood was, zei nonkel Pier alsan : je mag hij beeter geweest hebben dan ik, maar 'k zouden toch al 't geld van de weereld niet geeven om in zijn plaatse te zijn. En daarmee kosten nog een beetje plezier vinden in zijn ongeluk.

'k Zaagen hem een keer op 't kerkhof staan treuren en bleeten op een graf en je riep in al zijn verdriet : waarom zij je gij zoo vroeg gestorven, dat je nu nog moeste leeven, 'k zouden gelukkig zijn. 'k Kwaamen bij en 'k zegden teegen hem : Maar nonkel Pier toch, wat moet je gij van die mensch gehouden hebben. 'k Hebbe hem nooit gekend van zijn leeven, zegt nonkel Pier. Wien is 't wel de die hier ligt, toch geen onbekende soldaat zeeker, zeiden kik. Onbekend is 't woord niet, zegt nonkel Pier, 't is den eerste vent van me vrouwe, je tante Liza, die hier begraven is.

In mijn jonge tijd kosten kik mijn tante Liza nog goed verdragen, dat kwam door die rammelingen die ik alsan kreegen van nonkel Pier, ze was zij de eenigste die hem kosten temmen en 'k hadden dan mijn deugd derin. Maar nu met dat ik zelve getrouwd zijn, weeten 'k maar al te goed wat dat die mensch moeste afgezien hebben. An jen eigen ken je geheel de weereld zeggen ze.

'k Hadden ook bijzonder veele respekt voor tante Liza omdat ze zij nooit naar 't schoole hadde moeten gaan en ik gingen in 't begin ook teegen mijn gedacht naar 't schoole. Ze zei zij alsan : 'k hebbe geen voet in 't schoole gezet en 'k trekken ik wel mijn plan.

Als ze zij moeste haar handtekening zetten, deed ze dadde alsan met een rondetje. Je gaat zeggen : Waarom een rondetje, gewoonlijk schrijven de menschen die niet kunnen schrijven hunder naame met een kruisje. Wel mijn tante Liza deed dat vroeger ook alsan, zoo lange als dat ze met heur eerste vent getrouwd was, met Siessen, teekende ze met een kruisje, maar als ze met mijn nonkel Pier trouw-

de is ze begost met een rondetje : ze was zij veranderd van naame, zei ze. En dat is maar juiste ook als je 't wel nagaat.

Maar voor van mijn nonkel Pier voorts te klappen, je koste hij verdragen, en geheel goed zelfs, dat de zonne ook in een ander zijn water schijnt. Allez, alsten hij een goeie reize gemaakt hadde, je moeste hij seffens naar de dokter om hem te gaan laten onderzoeken. Dat was niet omdat nonkel Pier ziek was, of datten zodanig verschoten had van de prijs van de visch, ba neen 't, als ekik kunnen leeven, zeiten alsan, moet een ander ook kunnen leeven.

'k Kunnen dat verstaan, maar in 't begin gerochten 'k daar niet wijs uit en 'k zegden hem : maar als je gij naar de dokter geweest zijt en je krijgt dan een briefje voor den apotheeker je smijt gij dat dan zeeker in de stove. Wadde, zegten, in de stoove, bah neen 'k 'k gaan ik daarmee rechte naar den apotheeker, die mensch moet ook leeven en je mag hij ook een kluite verdienen als der ik goed voeren zitten. Mijn princip is : iedereen leeven en laten leeven.

En wat doet je gij dan met die flassche dat je krijgt van den apotheeker ? Uitdrinken ook ?

Wadde, zei nonkel Pier, uitdrinken, je zijt gij zeeker van alhier niet, dat vliegt direkt in de vuilbak.

In de vuilbak, zeiden kik, achter dat je al dat schoon geld daarvoor uitgegeeven hebt. Ehwel baja, in de vuilbak, zegt nonkel Pier, je ziet dat van hier dat ik dat gaan uitdrinken : 'k moeten ik ook leeven zeie !

Dat is mijn nonkel Pier, en datten goed voor zijn gezondheid gezond hebt is waar ook : je gaat er overmorgen acht en neegentig worden en... ja 'k maggen 't geheim van zijn gezondheid niet verklappen, of je zoudt gijnder mijn weere zeggen dat ik reklaame maken voor de korte drank. En dat willen 'k niet doen.

Stierman Lèeze.

Onze Vissen

(Vervolg)

KONINGSVISSSEN (Scomberomorus)

De volgende vergrotende trap is de koningsvis, meest bekend in Noord-Amerika. Er zijn een vijftal soorten : Scomberomorus, Cavalla, Maculatus, Regalis, Niphonium en Commerson.

De namen in de verschillende talen en landen :

(27) Kingfish, King mackerel, Cero (28) Serrucho criollo, Serrucho del alto, Serrucho de sonda, pintada (29) sierra (31) Sierra (32) Cabana, Cachorreta, Sierra, Carite sierra (33) Sawari (34) Sam-tchi (35) Barred spanish mackerel.

Het is de reuzenbroeder van de Spaanse makreel, de vis welke het meest gevangen wordt als sportvisserij, doch commercieel minder waarde heeft. Vooral in de Stille Oceaan, van de Florida kust tot Brazilië. In Florida alleen wordt jaarlijks anderhalf millioen Kgr. Kingfish door de sportvissers aangevoerd.

Het dier wordt gevangen met haken die door middel van snelle boten door het water getrokken worden. De Koningsvis heeft zeer scherpe tanden waardoor de netten waarmede Spaanse makreel gevangen wordt en waarin een koningsvis soms verzeild raakt kapotgebeten wordt. Individuele vissen wegen gemiddeld 10 tot 15 Kgr., maximum 40 Kgr. Hoewel minder commercieel gevangen, heeft de vis een uitstekende smaak, weinig grasen en zacht vlees.

ALBACORE (Germo Alalunga)

Dit is de kleinste van de grote makreelachtige vissen. Bereikt gemakkelijk een meter lengte en weegt gemiddeld 30 Kgr. Deze soort is onmiddellijk te herkennen aan de lange borstvin als een sabellemmer. Deze zwemvinnen zijn zeer lang, vandaar de naam Alalunga (Langvinnig). Is een uitstekend zwemmer. Komt niet voor in de Middellandse zee, doch in de warmere wateren van de Oceaan (Canarische eilanden en Madeira), waar de paaiplaatsen zijn, komt zijn voedsel zoeken in de Golf van Gascogne en op de Bretoense kust.

In de maand Mei beginnen de tonijnvangers van St. Jean de Luz, La Rochelle, Sables, Concarneau en

Douarnenez, de jacht op deze vis met grote haken.

Het dier heeft een ongemene vraatzucht, snijdt men de maag open, dan ontdekt men een volledige verzameling van de meest verscheidene pelagische vissoorten.

Tegen het einde van Augustus begin September blijft de albacore langs de Ierse kust.

Namen en Vangplaatsen : (24) (1) Albacore, Longfinned tunny (14) (2) Germon, Thon-blanc (17) (3) Bonito del Norte, Albacora (11) Weisser thun, Germon (13) Alunga (18) Alalunga (19) Trup dugikrilac (27) (26) Albacore (28) (29) Albacora (30) Atun de aleta larga.

Het is deze tonijnsoort welke vooral als conserven in olie verkocht wordt. Waar deze vis vroeger hoofdzakelijk in Europese wateren gevangen werd, is het eigenaardig dat sinds enkele jaren deze vis ook voorkomt in Canada en dan nog op de kust van de Stille Oceaan : Britsch Colombia. Het eerste dier werd gevangen in Juli 1936, in Augustus 1937 nog een, in Augustus 1939 : drie exemplaren en sinds 1940 begon een grote commerciële visserij.

De visserij geschiedt er door middel van haken waar lange rode lederen lappen aan bevestigd zijn. In Canada wordt deze vis eerst diepgevroren en daarna geconserveerd.

Door vis gebeten

BELG ZWAAR GEWOND IN MIDDELLANDSE ZEE

De 17-jarige Jean Vandervalck, Belgisch student, zoon van een boekhandelaar uit Elsene, die met zijn moeder te Nice op vakantie was, is Meandag, toen hij op ongeveer 150 meter van het strand van Saint-Laurent du Vars, in gezelschap van twee makkers, aan het baden was, herhaaldelijk door een vis wreed gebeten.

De jongen, die aan de linkerhand en aan de enkel en later ernstiger aan de linkerzijde werd gewond (de heupzenuw werd doorgebeten) kon, dank zij de hulp van zijn beide vrienden, de oever bereiken.

Hij werd in allerijl naar het ziekenhuis te Nice overgebracht, waar hij gedurende de nacht twee operaties en verscheidene bloed-overtappingen moest ondergaan.

Dinsdag was zijn toestand licht verbeterd.

Op het ogenblik van het ongeval bemerkten de jongens een vis van 70 cm. lengte, maar in hun begrijpelijke radeloosheid keken zij enkel korte tijd naar het dier, en was het hun onmogelijk de soort er van te bepalen. Men meent echter dat het een jonge haai betrof, die de jonge bader aanviel, toen hij zich door een bootje in het water op slepeloze liet nemen.

MUTZELFELDTWERFT

G. m. b. H.

— Cuxhaven —

— DUITSLAND —

SCHEEPSWERF
NIEUWBOUW
ALGEMENE HERSTELLINGEN
SLEEPHELLING
MOTORENFABRIEK
KETELSMEDERIJ
WERKPLAATSEN
GIETERIJ
SCHILDEREN VAN SCHEPEN
REINIGING VAN KETELS

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 6 Augustus :
V.B.Z. Zitdag Nieuwpoort.
Zaterdag 3 September :
V.B.Z. Zitdag Nieuwpoort.



ALLE DINGEN
ZIJN
MOEILIK
VOOR DAT ZE
GEMAKKELIJK
WORDEN
(Perzisch Spreekwoord)

Examens voor vissers

VRIJE VISSERSCHOOL TE NIEUWPOORT

ZWEMBREVETTEN
1e jaar

Vermote Daniel, Louwie Raoul, Kiekens Noel, Lambregt Georges, Legein Georges, Lycke Ivo.

2e jaar

Bonje Rafael, Claeys Werner, Goderis Roger, Desaever Albert, Vermeylen Stefaan, Kiekens Willy.

3e jaar

Rammeloo André, Puystiens Aug., Ollieuz Robert.

AFDELING DEK

Schipper 1e klas

Legein Firmin.

Schipper 2e klas

Anseeuw Michel.

Vergunning ter visserij

Beschuyt Leopold.

Leerling stuurman

Calcoen Raymond, Delanghe Lievin.

Scheepsjongen

Kiekens Willy, Claeys Werner, Bonje Rafael, Vermeylen Stefaan, Goderis Roger, Desaever Albert.

AFDELING MACHINE

Motorist 101 P.K.

Gonzales Maurice, Verleene Francois, Calcoen Charles, Ollieuz Robert Pincket, Puystjens August.

Een bijzondere prijs werd aangeboden door dhr Carlier, hoofdwaterschout, inspecteur van het Zeevisserijonderwijs, aan de leerling die het grootste aantal punten behaald heeft in het examen van scheepsjongen. Dit was Kiekens Willy.

EXAMENS IN DE ZEEVAARTSCHOOL

Gedurende de maand Juli werden volgende examens afgenomen in de Zeevaartschool te Oostende :

A. Examens van de Zeevisserij

(Afdeling dek)

Zijn geslaagd in het examen voor :
SCHIPPER 1ste KLAS

Hallemeersch L. Oostende

Viaene R. Oostende

Vanneville R. Oostende

Vercruysse M. Oostende

Savels G. Zeebrugge

SCHIPPER 2de KLAS

(Theoretische Proef van schipper 1ste klas)

Deckmyn E. Oostende

SCHIPPER 2de KLASSE

De Paep A., Heist-a-z ; Vantorre M.

Heist-a-z ; Zonnekeyn R. Oostende

Rammeloo A. Nieuwpoort ; Ollieuz R.,

Oostduinkerke ; Puystjens A., idem ;

Vermeylen A., idem ; Torreele M. Oostende ;

Beerens J., idem

Vanhove L., idem ; Theys C., idem Marlein C., idem ; Goutsmits R. idem Duyck L., idem ; Brackx R., idem ; Pots M., idem ; Maesen G., idem ; Lams C., idem ; Lucidarme F., idem Germonprez A., idem ; Serreyn L. Heist-a-z ; Dewaele L., idem.

LEERLING-SCHIPPER

Lambrecht F., Oostende ; Roman R., Bredene ; Houtteman D. Heist aan zee ; Brys G. Oostende ; Vanbesien A. Oostende ; Osstyn A. id. Lauwereins F., id. ; Utterwulgha A. Heist-a-z ; De Voogt J. idem ; Rammeloo R. Ibis ; Waegeman H. id. ; Luca A. id. ; Cattoor H. id. ; Huyghe G. Zeebrugge ; Gysens R. Uutkerke ; Laseure L. Zeebrugge ; Osaer E. Heist-a-z.

VERGUNNING VAN SCHIPPER

Verbeke P. Heist-a-z

B. Examens van de Nautische Afdeling Sectie Kustvaart

Zijn geslaagd in het examen van :

1. Schipper ter Kustvaart : Soete M. ; Herbiet C. ; Dubois R. Verbeeren E.

2. Stuurman ter Kustvaart : (met diploma van Leerling) Herrebout R. ; Hulet G. ; Henneco R. ; Devriendt A. ; Bokiau P.

3. Leerling ter Kustvaart : Van Daele E.

Pleziervaart

1. Schipper : Schrijvers J. ; Driesen G.

2. Stuurman : Hoeck J.

III Aspirant-officier ter Kustvaart

Allegaert F. ; Cardinal R. ; Dessoy F. ; Durand A. ; Franssen G. ; Lepere W. ; Tiri G. ; De Baeremaeker A. ; Marot J. ; Sauvage A.

INTERNATIONALE CONFERENTIE DER REDERS TE BREMERHAVEN

Van Vrijdag tot Dinsdag had te Bremerhaven een internationale conferentie van redersverenigingen plaats, waarop tal van vraagstukken de visserij aangaande, besproken werden.

België was er vertegenwoordigd door de heren Raymond Bauwens, voorzitter van het Verbond der Belgische Zeevisserij ; Klausing, secretaris ; Victor Seghers en L. Decroton, reders en Bestuursleden van het V.B.Z.

De reis van het Verbond der Belgische Zeevisserij naar Bremerhaven

Dinsdagavond rond 20 u. 30 liep onze reis naar Bremerhaven, die naar ieders bevrediging verlopen is, ten einde. Vijf heerlijke zonnige dagen waren weer voorbij.

Vrijdagmorgen vertrokken we in een dichte mist, die optrok even buiten Brussel. Van dan af kregen we het mooiste weer dat we maar konden wensen, alleen was het een beetje te warm, en daar er geen bierwagen aan de trein was, werden de kraampjes bij iedere halte bestormd. We deden onze faam van bierdrinkers werkelijk eer aan. De grensformaliteiten verliepen zonder incidenten en daar trokken we het Ruhrgebied in. Langs weerszijden reusachtige fabrieken, op volle kracht werkend. Tegen vier uur kwamen we aan in Munster vanwaar we naar het hotel Kronenburg trokken, waar iedereen spoedig zijn kamer opzocht om er de nodige verfrissing te zoeken en even uit te blazen alvorens de stad in te trekken onder leiding van een gids die ons de merkwaardige gebouwen van de stad toonde, waarvan er vele terug in opbouw zijn in dezelfde stijl en met dezelfde soort steen als waaruit ze vroeger bestonden. Om 8 u. kwamen we terug in ons logement om er de inwendige mens te versterken en daarna nog een paar gezellige uurtjes te slijten samen met de accordeonist.

Zaterdagmorgen moesten we vroeg uit de veren en trokken we reeds tegen 8 uur naar de trein die ons tot Bremen zou voeren. Vandaar ging het dan verder tot Bremerhaven, het doel van de reis. De autobus stond daar reeds op ons te wachten en spoedig was iedereen in zijn hotel. De namiddag werd in beslag genomen door het bijwonen van de plechtigheid ter nagedachtenis van de gedurende het verlopen jaar op zee verongelukkete vissers. Daarna hadden de roeiwedstrijden plaats en was er gelegenheid de talrijke schepen te bezoeken. De avond werd doorgebracht in «Seebeck» waar talrijke radio- en televisiesternen op het programma prijkten. Daarna was er in dezelfde zaal gelegenheid tot dansen.

Zondagvoormiddag zijn we dan in zee getrokken nadat eerst de visbakken een indrukwekkend défilé uitvoerden. Deze zeereis was werkelijk het toppunt van de reis.

De dorstige kelen werden tijdig gelaafd, terwijl ook sigaren en cigaretten werden uitgedeeld. Toen we rond 7 uur terug aanlegden, waren de voorraden dan ook danig geslonken, uitgeput waren ze echter niet, hoewel het zeker niet aan goede wil ontbrak. De dag werd besloten met een prachtig vuurwerk dat afgeschoten werd van uit zee.

De Maandagmorgen begon met een bezoek aan de Vismijn, waar we de verkoop gadesloegen zonder er evenwel wijs uit te geraken. Wat de kwaliteit van de aangevoerde soorten betreft, deze was ver beneden deze die op onze Belgische markten aangebracht worden. Na de vismijn trokken we naar een touwenfabriek waar een gids ons rondleidde, waarna we ontvangen werden in het tegenover liggende restaurant, waar de eigenaar een heildronk instelde op zijn Belgische gasten, wat door dezen prompt beantwoord werd. De dames werd een doos pralinen aangeboden terwijl de heren elk een sigaar konden opsteken.

De namiddag werd dan een bezoek gebracht aan het Noordzee-aquarium dat werkelijk het zien overwaard was. Daarmede was het grootste gedeelte van onze reis reeds achter de rug en vertrokken we even later uit de stad van de hoogzevisserij, waaruit we zoveel aangename herinneringen meedragen.

De laatste dag werd doorgebracht in Osnabruck alwaar we weerom op zeer comfortabele wijze werden ondergebracht. 's Avonds zorgde een orkest voor de nodige stemming, terwijl de uren vervlogen. Tot in de kleine uurtjes werden moppen getapt en wijnen gepapt.

De laatste dag van onze reis verliep hoofdzakelijk op de trein. We namen echter een andere weg zodat we weer wat nieuws te zien kregen. In Keulen kwam er een kinkje in de kabel dat echter spoedig werd opgelost en zonder verdere ongelukken bereikten we weer ons vertrekpunt.

Daarmee is weer een V.B.Z.-reis achter de rug, die even prachtig verliep als de vorige die we reeds deden. Toekomstig jaar hopen we het minstens even goed te doen en streven we naar meer en beter.

Examenuitslagen in de Stedelijke Visserijschool te Oostende

Examenuitslagen voor het schooljaar 1954-55

Op Woensdag 20 Juli jl. had op het stadhuis te Oostende de plechtige proclamatie plaats van de uitslag door de leerlingen van de stedelijke Visserijschool behaald.

Zijn geslaagd in het examen van :
Scheepsleerjongen :

Germonpré M. ; Steyaert D. ; Deley L. ; Popelier R. ; Hughebaert Bolleberg L.

C. ; Ostijn C. ; Ducheyne L. ;
Leerling Schipper :

Vanbesien Albert ; Ostijn G. ; Brijns G. ; Lauwereyns F.

Schipper 2de Klas :

Brackx R. ; Duyck L. ; Germonpré A. ; Goutsmit R. ; Lams C. ; Lucidarme F. ; Maesen G. ; Marlein C. ; Pots M. ; Theys C. ; Zannekeyn R. ; Brijns R. ; Chapel F. ; Laforce L. ; Ryckewaert Donaat.

Schipper 1ste Klas :

Vereruyce M.
Leerling Machinist 121-401 P.K.

Coppé Etienne ; Goes Antoine ; Mombert Albert.

Motorist 100 P.K.

Degriek René ; Hoorne Désiré ; Calcoen R. ; Praet F.

Stoom 500 P.K.

Muylle Robert.

Aan allen onze beste gelukwensen.

VISSERIJNIEUWS UIT ZEEBRUGGE

Een gevaar in de Nieuwpoortse haven

Op het ogenblik liggen in de Nieuwpoortse haven pontons van de firma Decloedt, die niet beter vindt dan twee ankers uit te werpen op 30 à 40 meter van de plaats waar ze liggen, met aan boord een rode vlag.

In die omstandigheden is het niet te verwonderen dat ongevallen zich voordoen.

Maandag is de N.27 van Beschuyt Marnix op de wires terecht gekomen met als gevolg schroefbreuk.

Ernstig ongeval te Zeebrugge

De genaamde Van Torre Louis, reder van Z.783, 70 jaar oud, begaf zich Dinsdag 19.7.55 omstreeks 16.30 uur vanuit de vissershaven van Zeebrugge naar zijn woning per bromfiets. Toen hij de Leopold III laan wilde voorbij steken, werd hij met geweld aangereden door een Buick, met nummerplaat 6 D 043 (naam nog niet bekend.)

Hij werd enkele meters meegeleurd. Dr. Aerts, uit Zeebrugge bracht hem de eerste zorgen toe. Bloed vloeide uit mond en oren. Hij werd naar de kliniek «Ter Linden» overgebracht. Hij verkeert in sterfgevaar.

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

BEYEN Antoon, schipper op de O.193 werd bij het werken aanboord met de rug tegen stuurroep geslingerd doordat het vaartuig plotseling begon te rollen.

VANDERWAL Hactor, lichtmatroos op de treiler O.85 van de rederij Pécheres à Vapeur is uitgegleden bij het schoonmaken van het dek en liep een armbreuk op.

VEREECKE Albert, stuurman van de O.244 werd gedurende het splitsen van wire geprikt in de linkerhand.

CLEMENT Ferdinand, matroos van de treiler O.316 toebehorende aan de Rederij N.V. Zeehandel uit Oostende, werd bij het oprollen van staaldraad aan linkerhand gekwetst.

CAULLET Hector, kreeg bij het ophalen der netten aanboord van de O.124 een enterhaak tegen de mond.

DESAEVER Fernand, is bij het lossen van de vis van de O.82 gevallen, en liep hierbij verwondingen op aan de rugstreek.

DESCHEPPER Henri, is gevallen aanboord van de O.126 en werd hierbij gekwetst aan de linkerarm.

LUCIDARME Albert, stuurman van de O.155 is op dek uitgegleden en gevallen terwijl de korre aanboord getrokken werd. Lucidarme werd gekwetst aan de onderste ribben.

ZEEBRUGGE

BONNY Frans, schipper-eigenaar van de Z. 475 werd gedurende het splitsen van staaldraad geprikt aan de rechterduim.

DESOMER Camiel, schipper van de vergane boot, Z.288, werd bij het buitenzetten van de reddingsboot gekwetst aan het rechterbeen.

Z.466 schipper-eigenaar Claeys René, schade opgelopen in de vissershaven door de Z.478, eigenaar Desmidt Kamiel, bij het manoeuvreren in de loskaai, heeft gestoken met de voorstevan op de stuurboordreling van de Z.466 en de stuurreling over een lengte van 1,5 m. ingedrukt en gespleten.

Z.583 opgesleept door motordefect, door de Z.523. De Z.523 van Van Torre Victor, en de Z. 523 van Beernaert Kamiel. Dit gebeurde 100 mijl Noord Zeebrugge. 2 tanden van

Visserijnieuws uit Nieuwpoort

VAARTUIG LOOPT AVERIJ OP

De N.734 van schipper eigenaar Georges Desaeveer, die ter visvangst was, is met zijn schroef op een hard voorwerp geslagen. Na het gebruikelijk algemeen nazicht van de toestand van het vaartuig, kon dit echter nog op eigen krachten zijn reis voortzetten en de thuishaven bereiken.

OPSLEPING

Het vaartuig N.807 van schipper-eigenaar Eug. Verleene, die op visvangst was nabij Beachy Head en Capentifer bevond, moest zich wegens krukasbreuk laten opslepen door de N.820 van Pyson Henri.

Beide vaartuigen kwamen zonder verder ongevallen in de thuishaven aan.

de keerkoppeling waren gebroken.

Z.38 van schipper Geselle René op 13 Mijl N. ten Oost van Zeebrugge korre in schroef. Werd door de Z. 104 opgesleept, eigenaar Smislaert Raymond ; dit gebeurde bij het neerzetten van de korre.

Z.251 schipper Vlietinck René, haalde op 65 mijl Z. Z-O van lichtschip «Gross-Sand» volgende voorwerpen op : mast van 7 m., een boom van 7 m., een gaffel, 2 zeilen, een plank, groen zijlicht. Al deze voorwerpen komen voor van een gezonken yacht.

Z.401 schade opgelopen in de vissershaven bij het manoeuvreren, door de Z.783 (Desmidt Gaston) met vooruitstekende steven gestoten op stuurboot achter de galg onder een hoek van 35 gr. Schade : stuurboordgalg overgeplooid en dek ontzet.

Z.611, eigenaar Poppelier Jozef. Op 7 mijl N. ten Oost van Zeebrugge, heeft stormschade opgelopen wegens rukwind, werd bazaar mast gebroken in de koppeling.

Z.809 schipper Dewilde Léon op ongeveer 30 mijl N. N.W van Zeebrugge, opgesleept wegens motordefect door de Z.512 schipper Geselle Gerard. Eerste lager van de zuigerstang uitgelopen.

Naklank van een ontploffing op een Nederlands vissersvaartuig te Oostende Het gevaar van Butaangas

Elkeen weet dat er op 6 Februari te Oostende aan de Cockerillkaai op het Nederlands vissersvaartuig K.W.36 «Stern» een ontploffing plaats had waardoor een Nederlandse visser gedood werd.

Deze zaak werd door de Nederl. Onderzoeksraad voor Scheepvaart onderzocht.

De uitspraak van de Raad luidt als volgt :

Het is niet met zekerheid vast te stellen hoe het ongeval, dat op 6 Februari 1955 plaats vond aan boord van de «Stern», die toen lag in de haven van Oostende, zich heeft voorgedragen. In het nettenruim, dat vrijwel geen ventilatie heeft, was een reservebutaanfles opgeborgen, zulks in strijd met de voorschriften van de inspecteur-generaal voor de scheepvaart over butaangasinstallaties. Later is men deze fles gaan aansluiten op een kachelte en maakte er dus zo een aparte installatie van, waarmee de Scheepvaartinspectie niet in kennis is gesteld. De schipper beweerde, dat de stuurman dit kachelte zonder zijn voorkennis aan boord had gebracht, maar de Raad acht deze bewering zeer onwaarschijnlijk, daar behalve een kachelte toch ook een reduceertoestel en een gas slang zijn aangeschaft geweest. De schipper zou zich eerst tegen het gebruik van dit toestel in het nettenruim hebben verzet, maar tenslotte toestemming hebben gegeven dit alleen overdag te gebruiken. Dit wijst er op, dat de schipper toch wel vermoedde, dat het gebruik in strijd was met de voorschriften. Het komt de Raad ook niet waarschijnlijk voor, dat de schipper de voor-

DE N.820 TE NIEUWPOORT AANGEKOMEN

De N.820 van Henri Pyson is Woensdagmorgen te 10 uur binnengesleept te Nieuwpoort door de N.22 nadat hij aanvankelijk naar Boulogne zou gesleept worden.

PRIJSUITDELING IN DE IBISSCHOOL

— In tegenstelling met wat verkeerdelijk gemeld werd, is het niet op 3 maar op 6 Oogst dat de plechtige prijsuitdeling aan de jongens van de Ibis plaats heeft. Op dit feest zijn de ouders en familieleden uitgenodigd. Het begint om 10 uur.

EERSTE ZOMERHARING AANGEVOERD TE OOSTENDE

Dinsdag heeft de O. 242 «Jeanne-Marie» van Reder Lambregt Henri en zoon, te Oostende de eerste zomerharing op de markt gebracht. De vangst bedroeg 500 bennen hetzij 25.000 kgr. De primeurprijs schommelde tussen 2,60 fr. en 3,60 frank hetgeen zeker niet schitterend is.

schriften niet zou hebben gekend, ook al heeft hij deze op papier nooit voor zich gehad. Bij de bouw van zijn schip en de inrichting van de butaangasinstallatie moet het hem duidelijk zijn geworden, dat deze naar bepaalde voorschriften werd geplaatst.

Het kachelte is het laatst op 4 Februari gebruikt. Waarschijnlijk is de afsluiter daarna niet goed afgesloten en kon gas ontsnappen in het nettenruim. Het gas, dat zwaarder is dan lucht, verzamelde zich beneden en kon door de gebrekkige ventilatie van dit ruim niet ontsnappen. Klinkenberg heeft blijkbaar op 6 Februari iets uit dit ruim willen halen en heeft, nu het licht defekt was, blijkbaar een lucifer afgestoken en daardoor het gas in de ruimte tot ontploffing gebracht.

De Raad is van oordeel, dat de schipper aansprakelijk moet worden gesteld voor dit ongeval, daar hij heeft toegelaten, dat op een dergelijke gevaarlijke wijze werd afgeweken van de bestaande voorschriften.

De Raad betreurt, dat deze misdraging aan een opvarende het leven heeft gekost.

De Raad acht het nodig, dat aangeklaagde streng wordt gestraft voor zijn overtreding, maar acht het niet nodig hem bij de officier van justitie voor vervolging voor te dragen.

De Raad straft de schipper door hem de bevoegdheid om als schipper te varen op zeevissersvaartuigen te ontnemen voor de tijd van zes maanden.

Bij het vergaan van de Z.288

Wat waren de oorzaken ?

In ons vorig nummer hebben we het relaas weergegeven van het vergaan van de Z.288.

We hebben doen uitschijnen dat de VROEGERE wijze van het plaatsen van dieptemeters voor gevolg had dat na een zeker getal jaren, de klokrol door een onbekende of onverwachte stoot er plots zou kunnen uitvallen, waardoor onmiddellijk een gat van 20 à 30 cm. in de bodem kan ontstaan, welke het zinken van het schip in snel tempo voor gevolg zou kunnen hebben. Dit schijnt het geval geweest te zijn met de O.229 en kan het geval zijn met de Z.288.

Naar aanleiding hiervan, ontvingen we thans van de directeur der S.A.I.T. hiernavolgend schrijven :

Geachte Heren,

Ik heb met grote aandacht het verslag aangaande het vergaan van de Z.288 gelezen in uw blad van 15 Juli 1955. Het is nu wel de tweede maal dat geschreven en gecommenteerd wordt over het plaatsen van klokken van dieptemeters. Weet de redactie wel dat het systeem van plaatsen van deze klokken, en het maken van deze klokken en benodigheden voor onderwaterwerk, onder toezicht staat van de Lloyds Register, die naar mijn denken geen verzekeringske is, maar wel een maatschappij die, zoals men zegt, geen kat is om zonder handschoenen vast te pakken.

Ziehier in korte woorden, hoe men een klok plaatst : de klok heeft gewoonlijk een diameter

van 25 cm., en is vervaardigd uit staal van 10 mm. dik. Het deksel is vastgeklemd met 12 moeren in een binnen- of buitenring. Deze klok wordt gelast op een ijzeren plaat van 8 mm. dik of in een ring, en is vastgemaakt met VERSCHILLENDE BOUTEN dwars door twee spanten ; tussen de twee spanten worden versterkingsstukken geplaatst, die lichaam vormen met de spanten, en dan worden klok en plaat met ten minste 8 tot 12 bouten vastgemaakt. Om corrosie te vermijden door electrolyse, wordt er ten andere in de omgeving van de klokken zink geplaatst. Wanneer het schip op de slip gaat, wordt er altijd een inspectie gedaan, om de toestand na te zien van het onderwaterwerk van de dieptemeters. Rondom de klok wordt dan, om alle zekerheid, nog een laag cement gegoten, dit om alles dicht te maken. Neemt nu dat er een scheur in de plaat komt, dan is het onmogelijk dat het zeewater binnendringt, gezien de waterdichte aansluiting van het deksel. Naar uwe mening, zou gans het systeem, plaat en klok, losrukken en uitvallen ? Men zou dan hetzelfde kunnen verwijten aan zeekranen, daar deze op ongeveer dezelfde manier geplaatst worden.

Voor wat betreft uwe laatste paragraaf, ben ik altijd bereid om voor de Onderzoeksraad te verschijnen en alle nodige uitleg te verschaffen.

Hoogachtend,

(get.) R. HAMERS.

Ons antwoord

Het is onze bedoeling niet van de maatschappijen welke een dieptemeter plaatsen, te melden dat ze dit niet goed doen.

Wij nemen aan dat het in mekaar steken van de dieptemeter door Lloyds gecontroleerd wordt, maar wij betwisten dat Lloyds de plaatsing aan boord controleert, evenals de controle door de zeevaartinspectie later wanneer het schip op de slip staat.

We hebben in ons vorig nummer gewezen op de wijze waarop al die controles geschieden.

De verschillende carter- en krukasbreuken, roerbreuken, enz., getuigen van de efficaciteit van al die controles.

Er is meer. De grote Lloyds-verzekering hebben we nog nooit een expert naar de kuisbank van Nieuwpoort, Oostende of Zeebrugge zien afvaardigen, tenzij voor de twee grote rederijen en enkele grote vaartuigen.

Wij betwijfelen en zijn er tevens van OVERTUIGD dat die Lloyds experts dus nooit de dieptetoestellen komen bekijken wanneer deze reeds één jaar of meer in het vaartuig aangebracht zijn om eventuele COROSIE vast te stellen. Ieder reder weet goed genoeg

dat de corosie van schip tot schip verschilt. Sommige vaartuigen en vooral zij die draaien met een bronzen schroef, zijn geweldig onderhevig aan inwreting van het zeewater op alle ijzerwerk. We kennen vaartuigen, die, telkens ze op het droge staan, bouten moeten vernieuwen aan het roer.

Waarom worden deze bouten vernieuwd ?

Omdat ze zichtbaar zijn !

Maar hoe dikwijls is het niet reeds gebeurd, dat de ZWARTE bouten, die de motorbalken (batie) moeten houden en dwars door de ribben, stutbalken en motorbalken zitten en pas enige weken vernieuwd zijn bij het aanspannen er van door de motorist, geen tegenstand meer bieden en... GLAD AFGEWRETEN zijn tussen de kop en de huidplanken van het vaartuig.

Bij nader toezicht was er helemaal niets te bespeuren langs de buitenkant. Hoeveel vaartuigen zijn er niet, waarvan de nagels niet meer te vinden zijn in de rompplanken, niettegenstaande de stopverf (mastië) nog goed en stevig de gaten dicht houdt ?

WIJ BLIJVEN DE MENING TOEGEDAAN DAT EEN STRENGER TOEZICHT ten zeer-

ZEEZIEKTE

Zeeziekte is niet alleen een gevaarwording die men krijgt wanneer men aan boord van een schip meedanst met de baren der zee, het is een algemeen verschijnsel geworden op onze moderne wereld. Zeeziek worden de luchtreizigers, sommige mensen vertonen verschijnselen van deze ziekte wanneer ze op een bus zitten. In mindere mate komt zeeziekte voor bij mensen die een lift gebruiken, een rollende trap opgaan en zelfs bij personen die op een schommel of een eenvoudige schommelstoel zitten. En het laatste moderne verschijnsel van zeeziekte krijgen nu bepaalde gevoelige mensen wanneer ze bepaalde scènes afgerold zien op een panoramisch scherm.

Lach niet, Waarde Lezer, wanneer we dit allemaal zeeziekte noemen. De naam is eigenlijk slecht gekozen en werd aanvankelijk gegeven aan de onaangename gevaarwording met bepaalde ziekteverschijnselen, die men op zee kreeg. Onze voorouders kenden enkel deze oorzaak om deze ziekte op te wekken hoe meer de beschaving voortuitging, hoe meer oorzaken er bijkwamen om zeeziek te worden. En in de wetenschap spreekt men niet meer van lucht-, zee-, bus- of schommelziekte, maar van «bewegingsziekte», ziekteverschijnselen dat optreedt wanneer er onregelmatige beweging bij te pas komt.

WAT IS BEWEGINGSZIEKTE ?

Om des te beter te kunnen bepalen wat «bewegingsziekte» is, moeten we U vertellen hoe dit verschijnsel bij de mens ontstaat en waarom het niet bij alle mensen voorkomt.

Dit verschijnsel — een ziekte is het niet te noemen, hoewel men er een dodelijk ziektegevoel door krijgt — staat in nauwe betrekking met de evenwichtsorganen die we bezitten.

In onze hersenpan, dicht bij elk oor, hebben we allen drie zeer kleine buisjes, in cirkelvorm en die met een vloeistof gevuld zijn. Deze kanaaltjes zijn binnen bezet met kleine haartjes die, wanneer men een of andere beweging maakt, door de vloeistof eveneens in beweging gebracht worden. Deze haartjes, wanneer ze in beweging komen, zenden bevelen naar de hersenen die langs het zenuwstelsel overgebracht worden.

Geschiedt de beweging nu onregelmatig, wordt ze bijvoorbeeld door

ste noodzakelijk is, daar het hier niet alleen gaat om een regelgat of een bout, waarlangs er water kan insijpelen, maar over een deksel, dat een gat in een HOUTEN romp afsluit van 25 cm. diameter. Want als deze afsluiting DOOR OM HET EVEN WELKE OORZAAK defect wordt en gezien de grote waterdruk die op zo'n deksel plaats heeft, is een ramp zoals we die gekend hebben met de O.229 en de Z.288 nooit uitgesloten.

Wij zijn overtuigd dat ook S.A.I.T. het met ons eens zal zijn, daar onze ondervinding van jaren ons dicteert, wat in werkelijkheid te veel over het hoofd gezien wordt door de inspectie voor redenen buiten hun wil om in ons vorig nummer de Hogere Overheid met redenen aangewreven.

een rollend schip, een vliegtuig of gelijk welke ander mechanisch middel dan is de reactie in deze evenwichtsbuisjes niet meer normaal, de hersenen krijgen verwarde berichten en deze berichten worden opgevangen door het «braakcentrum» welke tot gevolg heeft dat het slachtoffer begint over te geven.

Het is nog zo lang niet geleden, amper een vijftal jaar, dat wetenschapsmensen dat «braakcentrum» wisten te lokaliseren in de hersenen van die ren. Door middel van elektrische schokken op dit centrum werden dezelfde verschijnselen veroorzaakt als bij «bewegingsziekte».

Andere zenuwknoppunten ontvangen eveneens reactiebevelen, langs de hersenen om, van de evenwichtskanalen. Wanneer deze kanalen verward zijn heeft dit voor gevolg dat de patient, niet alleen neiging tot overgeven vertoont, maar zich onwel en geheel «uit zijn knollentuin» gevoelt.

Laboratoriumtesten hebben aangetoond dat herhaalde bewegingen in verscheidene richtingen meer invloed hebben om bewegingsziekte te veroorzaken, dan sterkere bewegingen in één enkele richting. Zo bijvoorbeeld wanneer men enkel op en neer beweegt is dit niet zo erg als wanneer men tezelfdertijd ook zijdelingse bewegingen maakt.

Men heeft meer kans nog om ziek te worden wanneer het hoofd dan tezelfdertijd gedraaid en/of gewaaid wordt, zoals zoveel mensen doen wanneer ze de verschijnselen van bewegingsziekte beginnen voelen. Dit werd bewezen tijdens proeven op soldaten die per vliegtuig vervoerd werden in slechte weersomstandigheden. Wanneer deze soldaten een steun hadden voor het hoofd werd het percent luchtzieken bijna onbeduidend tegenover het percent welke bereikt wordt wanneer geen hoofdstutten beschikbaar zijn, zelfs bij normaal weder.

Een andere proef — ditmaal met een schommel — bewees dat 61 t.h. minder ziektegevallen zich voordoen wanneer de schommelaar het hoofd strak achterover houdt.

Eerste raad bijgevolg — wanneer men denkt «bewegingsziekte» te worden : houd het hoofd achterover en houd het vooral stil. Leg Uw hoofd tegen de rugleuning wanneer U gezeten zijt. Gebruik vooral geen hoofdkussens. Het hoofdkussen vermindert de beweging in de evenwichtskanaaltjes en veroorzaakt ongesteldheid.

Wanneer U in beweging zijt, tweede raad, en U kunt de horizont niet zien, zijt U meer onderhevig aan «bewegingsziekte». Militaire proeven hebben dit eveneens bewezen. Wanneer soldaten in een landingsboot gehurkt zitten, zodat ze geen horizont kunnen zien, worden er 30 t.h. zeeziek, staan ze evenwel recht, dan is het percentage zeezieken slechts 11 t.h. Let er bijgevolg op steeds een goed uitzicht te hebben in bus, trein, vliegtuig, boot, enz.

Ook uw reukorgaan kan medehelpen om gemakkelijker ziek te worden. Passagiers die opgesloten zitten in een kabine worden gemakkelijker zeeziek dan de reizigers die op dek blijven. Motoruitwasingen, warme lucht, alles kan meehelpen om het U zo spoedig mogelijk onaangenaam te maken : zoek vooral frisse lucht op. Vermijd het gezelschap van zeezieken ; deze ziekte werkt aanstekelijk, enkel het zicht van een persoon die ongesteld is kan U opwekken tot bewegingsziekte.

P. Vandenberghe.

(Zie vervolg blz. 8)

MARKTBERICHTEN

Oostende

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

Minder aanvoer dan de voorgaande week. Tongen vooral zijn weerom sterk achteruit gegaan. De prijzen voor deze vissoort was dan ook hoog vooral op de laatste marktdag. Ook de Yslandaanvoer verminderde sterk, terwijl de Noordzee eveneens minder vis op de markt bracht. Alleen kreeften waren meer voorhanden en ook de eerste haring was deze week op de markt. De prijs hiervan was niet bijzonder goed. In totaal werd aangevoerd: 9.705 b. vis, ongeveer 40.000 kgr tong en plm. 500 bennen kreeft. Haring was in nog geringe hoeveelheid op de markt alhoewel toch al plm. 800 bennen aangevoerd werden.

Ysland: 600 ben. vis en 290 ben. kreeft.
Noordzee: 1400 b.
Witte Bank: 1125 b. vis en plm.

35.700 kgr tong.
Kreeftenput: 119 b. vis plm. 250 b. kreeft.
Smalls: 250 b. vis en 850 b. haring.
West: 635 b. vis en wat tong-sortering.
Oost: 90 b. vis en plm. 1000 kgr tong.

ZATERDAG 16 JULI 1955
(Gegevens van het bord)

WITTE BANK		Tongen	
O.193	14	25	1500
O.200	14	30	800
O.94	13	50	2000
O.244	14	25	1500
Z.528	14	20	1000

KREEFTENPUT		Kreeften	
O.191	10	50	70
O.345	10	40	60

MAANDAG 18 JULI 1955
(Gegevens van het bord)

IJSLAND		Kreeften	
O.331	17	400	130

NOORDZEE		Haring	
O.215	15	300	—

KREEFTENPUT		Kreeften	
O.257	8	40	60
O.312	9	25	65

OOST		Tongen	
Z.462	9	50	400

WITTE BANK		Tongen	
Z.547	16	60	1900

O.25	16	25	1500	58.140
O.223	15	25	1200	61.310
O.174	15	130	400	62.452
Z.171	15	30	2200	96.560
O.165	16	25	1800	69.300
O.254	15	60	2500	78.540

WEST		Tongen	
N.806	8	70	—
N.211	8	110	250
O.184	9	70	—
N.732	6	50	200

DINSdag 19 JULI 1955
(Gegevens van het bord)

IJSLAND		Kreeften	
O.293	18	2600	—
O.86	18	800	160

KUST		Haring	
O.628	1	12	—
O.100	1	15	—

NOORDZEE		Haring	
O.118	13	300	—
O.231	14	300	—
Z.212	11	270	—

SMALLS		Haring	
O.242	10	120	500

KREEFTENPUT		Tongen	
Z.504	10	120	100

WITTE BANK		Tongen	
Z.546	13	65	1500
Z.421	12	40	1000
O.218	12	30	800
Z.321	12	60	900

O.175	12	150	600	87.500
WEST		Tongen		
O.33	7	25	—	
O.276	11	100	100	
Z.186	10	60	300	

WOENSDAG 20 JULI 1955
(Gegevens van het bord)

WITTE BANK		Tongen	
O.109	13	40	1200
O.268	12	20	1500
O.256	13	20	1000
Z.420	11	30	400
O.337	14	40	1200
O.128	11	30	1200
O.176	13	40	1500
O.198	12	30	1500
O.154	13	40	1000
O.135	12	25	1100
O.131	12	30	1000

KREEFTENPUT		Tongen	
Z.745	13	65	1200
O.346	13	60	300
Z.419	11	80	100
Z.330	10	90	400

OOST		Tongen	
Z.199	11	40	500

SMALLS		Haring	
O.305	10	130	350

IJSLAND		Kreeften	
O.296	17	2200	—

NOORDZEE		Haring	
O.326	13	230	—

WEST		Tongen	
O.77	5	30	—
O.277	6	120	—

Verwachtingen

ZATERDAG 23 JULI :
Witte Bank : O.282 ; O.222 ; O.243.

MAANDAG 25 JULI :

Noordzee : O.108.
Witte Bank O.187 ; O.287 ; O.173 ;
O.132 ; Z.226.
IJsland : O.335

DINSdag 26 JULI :

IJsland : O.395 ; O.325 ; O.88.
Noordzee : O.315.
Witte Bank : N.819 ; Z.539 ; Z.581.

WOENSDAG 27 JULI :

IJsland : O.297 ; O.269 ; O.236,
O.250.
Noordzee : O.228 ; O.292.
Witte Bank : O.102 ; Z.435 ; O.220 ;
O.227 ; O.247 ; O.82.
West : O.278 ; N.7.

GENT

VAN 9 TOT 15 JULI 1955

(per kg)

Tongen 3/4 in kg 60-65 ; Tongen v/kleine 50-55 ; Tongen kleine 40-45 ; Tarbot grote uitgesneden 60-70 ; Tarbot midd. 50-55 ; Griet midd. 45-50 ; Grote iek 32-35 ; Kleine iek 28-30 ; Iek 3e slag 22-24 ; Schelvis grote uitgesneden 40-45 ; Schelvis midd. 28-32 ; Rog 18-24 ; Kabeljauw uitgesneden 60 ; IJslandse 30-40 ; Gullen 18-24 ; Hondshaai gepeld 36-38 ; Rode knorhaan 22-25 ; Zeebaars gepeld 38-42 ; Koolvis uitgesneden 20-30 ; Verse garnalen 44-70.

	16-7-1955	18-7-1955	19-7-1955	20-7-1955	21-7-1955
Tongen, grote — Sole, grosse	34,80-38,—	28,—33,50	31,60-36,—	35,—45,40	.....
3/4 tongen — Sole 3/4	36,20-41,—	31,80-37,40	34,—36,—	39,50-55,—	.....
Bloktongen — Sole moyenne	36,40-41,—	30,—37,80	30,40-38,—	41,40-54,40	.....
Voor-kleine — Petite	33,60-37,40	31,80-35,60	33,40-35,80	41,40-50,20	.....
Kleine tongen — Toute petite	25,20-31,80	27,—28,—	27,40-28,80	28,20-31,40	.....
Tarbot, grote — Tarbot, gros	23,—32,60	20,—29,—	20,—35,—	20,—28,—	.....
Middel — Moyenne	15,50-23,—	10,—18,—	18,60-21,80	20,—22,50	.....
Kleine — Petite	11,50-12,—	10,—12,—	13,50	13,—16,50	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	6,50-8,—	.....	7,—	.....	.....
Grote iek — Grosse	8,—	.....	15,—	5,80	.....
Kleine iek — Petite	5,80-6,90	4,50-6,60	7,20-13,—	7,—8,60	.....
Iek 3e slag — 3e sorte	3,80-5,80	6,—9,20	5,80-7,—	4,—6,—	.....
Platjes — Toute petite	2,—3,40	2,20-3,40	2,40-4,80	2,40-6,—	.....
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	4,40-5,—	2,40-5,60	5,40	.....
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	4,60-9,20	5,—10,60	5,—14,—	.....
Rode poon — Perlon	.....	2,60-6,—	.....	.....	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	7,80-13,—	7,60-14,40	9,—12,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	.....	2,40-7,—	2,40-7,20	2,60-8,40	.....
Hozemondhamme — Baudroie	.....	20,—	20,—23,50	.....	.....
Wijting — Merlan	2,—2,40	2,20-4,40	2,—5,—	2,—5,—	.....
Schar — Limande	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Sole limande	.....	.....	.....	12,—	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	6,80	4,—7,10	8,50	.....
Hondshaai — Roussette	.....	4,80-5,70	4,60-5,10	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	.....	.....	16,—20,—	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	8,—10,—	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	12,—	7,—	.....	.....
Keilrog — Raie radorée	.....	11,40-15,40	7,—14,—	13,40-15,40	.....
Zeekreeft — Langoustine	14,30-28,60	9,60-22,—	10,—15,—	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	9,20	.....	13,—	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	.....	4,80-6,80	4,40-5,—	5,90	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	24,20	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	2,60-3,60	3,60	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	.....	33,50-40,00	38,—43,—	37,—	.....
Koolvis — Colin	.....	4,40-4,80	3,60-4,80	6,—6,60	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	7,80	7,80-8,40	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	4,60	5,40-6,—	7,—7,40	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	.....	.....	.....	.....

Ijmuiden

De aanvoeren van de verse haring in Ymuiden blijven beneden pari, al komen er de laatste dagen enige trawlers met over de 1000 kisten aan de markt. De prijs van de haring is bepaald niet schitterend te noemen, maar dat ligt vooral aan de gemengde kwaliteit, waardoor sleep- en trekharig dooreen wordt aangebracht.

Ymuiden heeft daardoor de concurrentie van Scheveningen deerlijk moeten voelen en wanneer in een volgend seizoen de Katwijkse trektrawlers tot hetzelfde systeem als de Scheveningse overgaan en dus eveneens klokere haring in meerderheid gaan aanvoeren, staat het nog te bezien, of Ymuiden zich op het stuk van verse haring weet te handhaven.

DONDERDAG waren te Ymuiden 3 trawlers binnen en wat kleine vaart, die 5000 kgr tongen en 300 kisten schol aan de wal zette. De tongprijs bleef onverwoestbaar en ook de rondvis deed het aardig, vergeleken bij de Woensdagmarkt. Een Deen bracht 32 haaien aan, die van de f. 182 tot de f. 62 per stuk varieerden. De trawlerreizen waren door de laagblijvende makreelprijs niet vet : de «Bloemendaal» b.v. kwam maar net boven de f. 10,000. Er was wat export van regels kabeljauw.

VRIJDAG verschenen er 1 trawler de «Soerabaja», 3 loggers en 3 kotters ter mijn. De «Soerabaja» had 650 kisten haring en wat bijvis en kon het niet verder brengen dan tot een besomming van f. 9000 terwijl de KW.26 met zijn 350 kisten haring een redelijke f. 6200 besomde. De kabeljauwen bleven tegen de f. 90 gelden en ook de rondvis handhaafde zich op hetzelfde niveau. Met de verwachte grote aanvoer van tongen voor de komende Zaterdagmarkt zakte de fijnvis wel iets, maar de grote tik moest toch nog komen. Schol had zich weer hersteld voor export naar Engeland en voor de grote werd tot f. 40 de kist behaald. Zelfs de enen gingen naar het buitenland voor f. 36 tot f. 37.

ZATERDAG kwam er zoveel tong (14.000 kgr) dat de koers een fikse deuk opliep. De grote zakten naar de f. 2,50 met een bovenkantprijs bij de f. 3 en voor de rest werd eveneens niet meer gegeven dan rond de f. 2,40.

Slips handhaafden zich niettemin tegen de f. 2,30. In de schol voor de Engelse markt kwam weinig verandering. In de vorm van pietermannen, afkomstig van HD.26, kwamen er in lang niet geziene gasten in de hallen en de 34 kisten werden gewaardeerd met f. 324.

De rondvisprijzen voor het binnenland zakten snel af — met één oog op de weerberichten, die zurende zomer voorzegden, betaalden de Hollandse handelaren voor de gullen niet meer dan f. 16 tot f. 29 en voor de kleintjes kwam de prijs zelfs niet boven de f. 11. Middelschol ging niettemin nog voor f. 30 tot f. 40 naar de Britten.

Als er aan deze markt trawlers waren verschenen, zouden de koersen zeker lager gezakt zijn. Vier loggers en een paar kotters hadden net niet teveel, om een zwaardere val te voorkomen.

MAANDAG begon de nieuwe week met een overvloed aan vis : vier trawlers verschenen ter afslag en wel de «Allanwater» met 1050 haring, de «Klaas Wijker» met 1200 haring en de «Elie» met een gemengde buit van 500 makreel, 170 kleine kistjes makreel en 30 gul en heek, waar de handel op af vloog... De «Nestor» had tenslotte

als vierde 550 haring, 35 makreel, wat bijvis en 250 stuks stijve kabeljauwen.

De komende Donderdagse feestdag in België liet zich al merken in de Ymuidense markt : er werd mondjesmaat kabeljauw genomen en de regels deden niet meer dan f. 70 tot f. 65, wat eveneens voor de kisten is betaald. De rondvis voor het binnenland herstellde zich weer iets of wat, nu de warmte niet zo fel doorzette en de haring bleef hangen op een f. 10 tot f. 11 de kist.

De heek, waarvan 1 3/4 kist in de markt stond ging slikingerend weg voor f. 200, waarvan de trawler «Elie» een mooi buitenkansje had. Besommingen waren weer niet vet : «Klaas Wijker» f. 14.500 en «Elie» f. 20.050 terwijl de «Allanwater» f. 14.600 maakte.

DINSDAG was er weer veel vis aan de wal : 4 trawlers losten hun haring en vis. Daarvan bracht de «Tzonne» aan 1100 haring met 400 kleine kistjes haring terwijl de «Deining» mooi wat varieteit had met 270 schelvis, 250 koolvis, wat makreel en wijting, varia en 250 stuks stijve kabeljauwen. De «Antje» en de «Claesje» maakten reizen om vis en vingen eveneens ge-

varieerd, terwijl enige loggers en kotters voor de completering van het marktbeeld zorgden. Nog steeds zat er niet veel schot in de afzet naar het buitenland en de kabeljauwen deden daardoor niet meer dan f. 74 tot f. 61, met f. 80 tot f. 70 voor de kisten.

De binnenlandse markt zat dus ruim in de aanvoer en betaalde niettemin redelijke prijzen : f. 31 tot f. 14 voor gullen en f. 55 voor zwarte koolvis. Tong was er maar schaars en de grote haalde f. 2,70 tegen f. 2,50 tot 2,30 voor de grootmiddel en f. 2,80 voor de enen.

WOENSDAG waren een viertal trawlers aan de Ymuidense markt : de «Medan» had 260 kisten schelvis, 320 kool en 220 makreel met liefst 1320 stijve kabeljauwen, de «Batavia» voerde aan 520 makreel en wat bijvis en uit de «Herman» kwamen 425 kisten schelvis, 550 haring, 20 makreel, 55 diversen en 600 kleine kistjes haring. Kleine vaart had 3000 kgr tongen en 200 kisten schol en een Deense kotter zorgde voor marketing van 126 kisten kabeljauw en 30 kisten schol met 130 stijve kabeljauwen.

Internationale Redersconferentie te Bremerhaven

Inniger samenwerking op alle gebied, was het voornaamste besluit van de Internationale Redersconferentie te Bremerhaven op 17 en 18 Juli.

Aan deze conferentie namen deel de belangrijkste visserijredersvertegenwoordigers uit Duitsland, Nederland, Engeland, Frankrijk, Spanje en België.

Vooralsnog werd niet overgegaan tot de stichting van een internationale redersvereniging. Het plan wordt echter bestudeerd en met deze tweede bijeenkomst (de eerste ging door vorig jaar te Oostende) is men op gebied van praktische samenwerking reeds heel wat vooruit gegaan.

Verder werden alle gemeenschappelijke problemen der zes aanwezige landen besproken en de mening over deze vraagstukken van de verschillende gedelegeerden gehoord. Besluiten werden niet getroffen.

Ymuiden

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

	14-7-1955	15-7-1955	16-7-1955	18-7-1955	19-7-1955	20-7-1955
Tongen, grote — Sole, grosse	3,30-3,25	3,45-2,70	2,50-3,—	.....	2,70	2,55-2,60
3/4 tongen — Sole 3/4	2,30-2,52	2,50-2,22	2,30-2,50	.....	2,32	2,35-2,85
Bloktongen — Sole moyenne	2,80-2,58	2,44-2,28	2,25-2,35	.....	2,34-2,28	2,70-2,85
Voor-kleine — Petite	3,—-2,76	2,70-2,48	2,50-2,70	.....	2,80-2,50	2,80-2,90
Kleine tongen — Toute petite	2,74-2,42	2,44-2,20	2,30-2,40	.....	2,56-2,42	2,55-2,30
Tarbot, grote — Turbot, gros	2,70-2,15	2,30-1,70	.....	.....	2,25-1,65	.....
Middel — Moyenne	1,80-1,70	1,91-1,51	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	1,—	.....	.....	.....	.....
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schol — Pilie	33,—30,—	34,—	31,—30,—	.....	.....	35,—45,—
Grote iek — Grosse	35,—30,—	41,—30,—	30,—40,—	.....	.....	35,—45,—
Kleine iek — Petite	37,—31,—	37,—22,—	30,—40,—	.....	.....	35,—45,—
Iek 3e slag — 3e sorte	53,—27,—	36,—22,—	33,—40,—	.....	35,—15,—	32,—40,—
Platjes — Toute petit	42,—8,—	27,—8,—	.....	.....	.....	30,—15,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	31,—	41,—	20,—30,—	.....	27,—19,—	25,—20,—
Middel — Moyen	32,—30,—	40,—33,—	17,—21,—	.....	26,—10,—	25,—13,—
Kleine — Petit	23,—20,—	23,—10,—	12,—9,—	.....	13,—8,—	15,—12,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	18,—11,—	.....	.....	.....	10,—8,—	.....
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	41,—38,—	40,—36,—	24,—9,70	.....	60,—24,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	40,—18,—	32,—9,50	16,—11,—	.....	31,—12,50	.....
Hozemondhamme — Baudroie	73,—	84,—	.....	.....	.....	.....
Wijting — Merlan	14,—10,—	16,—8,—	.....	.....	16,—8,—	.....
Schar — Limande	.....	18,—14,—	.....	.....	21,—16,—	.....
Steenfisch — Sole limande	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	.....	20,—19,—	.....	.....	28,—25,—	.....
Hondshaai — Rousette	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	57,—	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	16,—13,—	17,—14,—	14,—16,—	.....	14,—10,—	11,—15,—
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng — Lingue	20,20	26,80	.....	.....	16,—	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	11,—10,—20	11,80-10,10	10,—12,—	.....	15,—10,—	13,—16,—
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	1,80	2,30-2,—	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	24,—18,—	40,—14,40	16,—	.....	2,50-1,80	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	20,20-17,90	19,50-20,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zee wolf — Loup de Mer	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm — Saumon	7,—	6,40	.....	.....	.....	.....

	NIEUWPOORT				
	14-7	16-7	18-7	19-7	20-7
Grote tong — Grosse sole	36-38	33-34	30-34	36-37	34-36
Bloktong — Sole moyenne	37-38	33-34	38	43-44	40-43
Fruittong — Sole 3/4	43-44	33-34	39-41	42-43	42-43
Schone kleine tong — Petite sole	41-42	41-42	38-42	34-35	44-47
Kleine tong — Toute petite sole	28-30	31-32	26-30	21-23	30-36
Grote tarbot — Gros turbot	.....	.....	26-27	32-33	34
Middelm. tarbot — Turbot moyen	.....	30-31	28-29	.....	32-33
Varia — Divers	22-24	.....	11-19	17-18	22-24
Griet — Barbue	.....	19-20	19-15	.....	24-25
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	15	.....	10-11	14-15	14-16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	13-14	.....	10-11	10-12	12-10
Kleine pladijs — Petite plie	10	.....	4-8	9-10	8-11
Deelvis — Portion	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Gul — Petit cabillaud	.....	.....	10	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	13-14	13-14	.....	15-17
Rog — Raie	.....	7-8	8-9	6-7	14-15
Tilten	.....	6-7	5-8	6-7	11-12
Scherpstaarten	.....	5-8	5-7	6-7	9-12
Halve man	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	6-7	9	.....	7-8
Kleine wijting — Petit merlan	.....	2	3	.....	7-8
Bot — Flet	2-3	.....	2-3	1-2	2-3
Schar — Limande	8-10	6-7	3-7	8-9	8-13
Zeehaai — Aiguillet	.....	3-4	5-6	.....	6-7
Zeehond — Chien de mer	.....	5-6	5-6	.....	5-6
Robbaard — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	16-17
Knorhaan — Grondin	.....	2-3	2-3	.....	4-5

	ZEEBRUGGE			
	16-7	18-7	19-7	20-7
31-32	29-36	30-31	37-38	37-38
32-34	33-34	32-33	41-42	41-42
35-36	36-37	38-39	50-51	50-51
37-38	36-37	41-42	51-52	51-52
33-34	30-31	40-41	50-51	50-51
28-30	29-30	30-32	37-35	37-35
20-21	14-15	22-23	27-29	27-29
14-15	12-13	12-14	13-19	13-19
16-17	14-15	16-17	24-25	24-25
.....	28	20	30	30
5	8	6-7	12	12
5-6	2-7	3-9	12-13	12-13
7-8	8-9	9-11	14-15	14-15
6	6	5	9-10	9-10
.....	.....	.....	18-20	18-20
.....	.....	.....	9	9
.....
9	9-10	11-12	12-13	12-13
6	6-7	7-8	7-8	7-8
7	8-9	8-9	9-10	9-10
4	5	6	7	7
2	4	3-5	4	4
.....
6	6	8	.....	.....
6	5	6	6	6
5	5	7	7	7
.....
2	2	5	4	4



FIRMA
R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import
TELEFOON : Priv. 840.06
Mag. 841.41 - 841.42
Vis & Garnalen in 't Groof
Specialiteit van verse
gepelde garnalen
Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans 't land

IJSLANDSE VISSOORTEN

	18-7-1955	19-7-1955	20-7-1955
Schelvis groot	7,40	6,80-8,60	6,80-10,—
Midd.	.....	3,— 7,40	3,40-5,80
Klein	4,40	4,— 4,80	4,40-4,60
Kabeljauw	5,— 5,20	3,40-5,40	5,—
Gullen	9,80-11,10	8,40-10,80	7,— 10,—
Wijting	5,80-6,80	3,80-6,20	3,60-4,80
Schaat	5,20-5,60	3,40-5,20	2,40-2,80
Zeebaars	6,20	4,— 5,60	.....
Leng	8,— 8,80	6,80-8,—	.....
Schartong	3,80-4,—	3,20-3,80	3,40-3,60
Heilbot	15,20	12,—	15,—
Koolvis	20,—	12,— 36,—	.....
Hondstong	3,80-6,60	3,40-5,20	.....
Zeewolf	4,—	3,40-7,—	3,80
Platen	.....	10,—	.....

OPBRENGST DER VAARTUIGEN
TE ZEEBRUGGE

ZATERDAG 16 JULI :	Z.550	5	65	25.650
Z.809	6	35	15.980	Z.437
Z.505	2	12	7.370	Z.523
Z.463	14	100	56.050	Z.472
Z.449	7	95	43.690	WOENSDAG 20 JULI :
Z.507	3	40	14.500	Z.517
Z.149	6	90	39.410	Z.322
Z.453	6	45	19.200	Z.277
Z.418	8	55	27.390	Z.554
MAANDAG 18 JULI :				Z.454
Z.407	10	100	39.020	Z.470
Z.455	5	30	18.180	Z.456
Z.415	3	25	12.350	Z.540
Z.458	6	80	35.800	Z.471
Z.491	8	75	30.790	Z.24
Z.533	7	85	39.250	Z.467
Z.251	7	100	44.820	Z.515
DINSDAG 19 JULI :				Z.408
Z.526	10	75	40.160	Z.301
Z.30	5	45	18.940	Z.520

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
16-7	7	14.500	535.310			
18-7	16	96.150	1.061.977			
19-7	17	280.870	1.748.980			
20-7	21	200.850	1.857.730			
Tot.	61	592.370	5.203.997			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

	29	2.897	69.893	21	29	24,12
6-7	42	2.489	63.275	21	31	25,42
7-7	33	1.693	59.670	26	40	35,24
8-7	44	2.077	73.751	30	42	35,50
9-7	46	2.473	74.154	19	35	29,98
11-7	45	1.691	52.923	25	34	31,29

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

	6	186	8.328	40	48	44,47
14-7	3	117	5.942	44	55	50,78
15-7	10	449	23.814	48	56	53,03
16-7	7	302	13.522	41	54	44,77
18-7	2	32	1.801	53	58	56,28

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

	1	660	10.260	—	—	—
14-7	2	2.209	14.225	—	—	—
16-7	6	16.890	147.247	—	—	—
18-7	2	722	10.159	—	—	—
19-7	10	8.530	121.144	—	—	—

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

	53	4.615	182.000	33,—	45,—	39,43
14-7	38	3.568	168.278	37,—	53,—	47,16
15-7	58	5.651	272.997	38,—	54,—	48,31
16-7	53	4.195	176.043	33,—	50,—	41,96
18-7	47	4.950	231.017	40,—	56,—	46,67

ZEEZIEKTE

(Vervolg van blz. 5)

Vrouwen zijn gevoeliger dan mannen aan deze ziekte, zelfs gevoeliger dan kinderen. Personen die ingewandzwen hebben, lijden aan sinussitis of duizeligheid zijn eveneens extra-gevoelig.

Het soort voedsel dat U neemt heeft volsterkt geen invloed op Uw houding : het voedsel dat U normaal kunt verdragen, verdraagt U even goed wanneer U in beweging zijt. Te veel eten of te weinig eten kan echter aanleiding zijn tot zeeziekte. De beste procedure is bijgevolg normaal eten en drinken te nemen.

Dranken die gas bevatten (spuitwater, bier, enz.) kunnen invloed hebben op de gesteldheid, vooral dan bij luchtreizen.

En voor wie dan al die voorzorgen nog niet helpen, heeft de wetenschap allerlei nieuwe middelen ter beschikking gesteld waarvan de

beste op heden zijn : DRAMAMINE en MAREZINE.

Dit zijn de beste welke tot nu toe bestaan. Andere middelen, onder andere hyoscine, veroorzaken droge keel, teneergeslagenheid en bij andere personen : overgevoeligheid, vooral wanneer ze in te grote dosissen genomen worden.

Samen met de ervaringen door dokters opgedaan in proeven en testen en met deze nieuwe middelen, bestaat thans de mogelijkheid voor het grootste gedeelte van de lijders aan bewegingsziekte, hun ongesteldheid te overwinnen.

Dokter Pil

REIS BREMERHAVEN

Een paar dameskousen werd gevonden te Osnabruck. De eigenares gelieve zich te laten kennen op het V.B.Z. secretariaat.

VISHANDEL EN NIJVERHEID

Lessen en Voordrachten tijdens de maand Juni

BOERINNENBOND - MENDONK:

De les werd gevolgd door 17 leden. Er was zeer veel belangstelling. Hier kon men regelmatig verse vis kopen en men zou meer vis klaarmaken. Ze vonden de visbereidingen zeer smakelijk.

ANNA BIJNS INSTITUUT - ANTWERPEN:

De les werd bijgewoond door de Directrice, de leraressen en de leerlingen van de 4de graad. De meeste meisjes aten niet graag vis maar na de les proefden ze toch smakelijk.

FILLES DE MARIE - BEAUMONT:

Hier was veel belangstelling voor de bereidingen. Alles werd met veel aandacht gevolgd. Vele meisjes aten graag vis en zouden zeer dikwijls deze nieuwe schotels klaarmaken. Na de les werd er geproefd en al de bereidingen werden zeer smakelijk gevonden.

TEHUIS VOOR MOEDERS - ANTWERPEN:

De les werd bijgewoond door de lerares en 20 leerlingen. Er was zeer veel belangstelling voor de bereidingen. De visschotels zouden in 't vervolg meer bijval kennen want de toehoorders zouden de bereidingen zeer dikwijls toepassen daar ze de vis zeer lekker vonden.

HUISHOUDCURSUS - WESTVLETEREN:

De les werd bijgewoond door 25 leerlingen. Er was veel belangstelling. Deze mensen kenden niet veel visbereidingen en ze waren zeer tevreden een dergelijke les te kunnen bijwonen. Na de les werden al de bereidingen geproefd. Er zou hier meer vis verbruikt worden.

MEISJESSCHOOL - WIJER (Limburg):

De les werd met veel aandacht gevolgd. Er werden bijna nooit visgerechten klaar gemaakt. Na de les werd er geproefd en alle bereidingen werden zeer smakelijk gevonden. In 't vervolg zouden ze meer vis klaarmaken.

De economische toestand van de visserij in Noorwegen

Op initiatief van het Belgisch-Noors Economisch Comité begaf een Belgische delegatie zich onlangs naar Noorwegen en bracht er een bezoek aan meerdere industriële centra. Ze kon er de hoge levensstandaard van de bevolking opmerken en er een merkelijke vooruitgang vaststellen in de industrie en de bouwnijverheid, terwijl het ook opviel dat er bijna geen werklozen zijn.

Land met beperkte eigen middelen waarvan de bevolking niet meer dan 3.360.000 inwoners telt, heeft de Noorse economie vooral de shipping als grondslag; de wedersamenstelling en de ontwikkeling sedert de oorlog van de Noorse handelsvloot — tijdens de vijandelijkheden gedeceimeerd — schenken haar thans de derde plaats in de wereld; terzeldertijd spant Noorwegen zich in om zijn industrieel potentieel te ontwikkelen door investeringen en kredieten. Deze twee factoren hadden een noemenswaardige toename der importen tot gevolg (schepen en investeringsgoederen) en, ondanks een zeer gunstige evolutie der exporten, een toegenomen tekort van de betalingsbalans; het grootste gedeelte van dit tekort kon ech-

ter worden gedekt dank zij buitenlandse financiële hulp, terwijl Noorwegen voor het saldo beroep doet op zijn deviezenreserves. Bij de aanvang van dit jaar werden er sommige monetaire, financiële en commerciële maatregelen getroffen om de economische bedrijvigheid opnieuw binnen de perken te brengen van 's lands inkomsten; men hoopt dat er een verbetering van de betalingsbalans zal uit voortvloeien en gezien de drukke vraag naar de Noorse uitvoerproducten en de grotere inkomsten van de shipping, een geleidelijke herstelling van het financieel evenwicht van het land.

De Noorse buitenlandse handel is, per inwoner, een der belangrijkste van de wereld; onze handelsomzet met dit land slaat op substantiële bedragen zoals uit onderstaande statistieken blijkt:

(000.000 B. fr)

Belgische exporten

1950	1951	1952	1953	1954
813	2399	2612	2014	1832
1954—3m.	1955			
367,8	554,3			

Belgische importen

1950	1951	1952	1953	1954
506	1132	1362	1051	1062
1954—3m.	1955			
228,2	255			

Onze voornaamste exporten naar Noorwegen bestaan uit onedele metalen en metaalfabrikaten en uit textielstoffen en -produkten; in 1954 bereikte de eerste groep een totaal van B fr 625,9 miljoen waaronder voor B fr 574,1 miljoen ijzer- en staalprodukten; de tweede B fr 529,4 miljoen, waaronder B fr 220,5 miljoen katoen en B fr 194,6 miljoen wol, onder de andere produkten vermelden wij (in miljoenen B. fr): het vervoermateriaal (227,7 waaronder schepen: 165); scheikundige produkten (43,1); fotoprodukten (20,8) en meststoffen (45,6); glas en werken in glas (15,9); zinkerts (49,7); machines en apparaten (26,2) en elektrisch materiaal (30,1).

Bij de invoer uit Noorwegen vinden wij, in 1954, onder de rubriek onedele metalen en metaalfabrikaten, een bedrag van B fr 399,5 miljoen, waaronder B fr 227,4 m. ijzer- en staalprodukten en B fr 115,5 miljoen aluminium; de produkten van de papierindustrie totaliseren B fr 254 miljoen waaronder (in miljoenen B. fr): houtpapij (115) en karton en papier (137,5).

Voorts vermelden wij nog: de vis en zijn derivaten (188,1 waaronder: vis: 37; prepartane: 19,9; meel: 66,8 en vetten en traan: 64,4); ongewassen wol (39,8); scheikundige produkten (17,7); machines en apparaten (7,1) ene.

De garnaalaanvoer in Juni 1954 - 1955

JUNI 1954

Haven	Vangsten	Gewicht	Opbrengst	Min.	Max.	Gem. pr.	Gem. kg.
Oostende	982	58.010	1.521.416	17	41	26,22	29
Nieuwpoort	226	9.177	274.684	22	40	29,93	38
Zeebrugge	1.482	159.031	4.119.789	15	63	25,90	107
Totaal	2.710	226.642	5.890.412	15	65	25,98	83

JUNI 1955:

Oostende	1.014	58.263	1.611.800	13	43	27,66	57
Nieuwpoort	442	23.414	666.769	18	43	28,59	52
Zeebrugge	1.243	131.844	3.830.835	9	42	29,05	106
Totaal	2.699	213.421	6.109.107	9	43	28,62	79

EERSTE HALFJAAR 1954

Oostende	3.268	197.702	4.752.938	9,50	58	24,04	60
Nieuwpoort	1.240	69.698	1.552.161	12,50	53	22,26	56
Zeebrugge	4.474	639.742	16.501.445	9	63	25,79	142
Totaal	8.982	907.142	22.806.544	9	63	25,14	100

EERSTE HALFJAAR 1955

Oostende	2.939	180.875	4.881.326	12	58	26,98	61
Nieuwpoort	1.476	95.419	2.241.610	11	43	23,49	64
Zeebrugge	4.076	533.826	15.997.676	9	61	29,96	130
Totaal	8.491	810.120	23.120.612	9	61	28,53	95

Voor de maand Juni 1955 stellen we weer een vermindering van de aanvoer vast, die echter gecompenseerd wordt door een hogere totale opbrengst. Vooral voor Zeebrugge, onze beste garnaalmarkt, is de aanvoer sterkst teruggelopen. In Nieuwpoort daarentegen werd meer aangebracht, terwijl voor Oostende ongeveer een gelijke hoeveelheid

werd aangevoerd. Wat de prijs betreft, deze is alleen in Nieuwpoort lager.

Ook over de eerste zes maanden is de aanvoer gedaald; de opbrengst is echter ook hier hoger. De individuele vangsten zijn kleiner, en de gemiddelde prijs is gestegen. Alleen Nieuwpoort was op de ganse lijn beter, zowel wat betreft

aanvoer als opbrengst en gemiddelde prijs.

We hoeven op te merken dat het weder in 't algemeen in Juni zeer te wensen overliet en dat het wel kan gebeuren dat de achterstand van 100.000 kg welke voor de eerste 6 maanden bestaat, gedeeltelijk ingelopen wordt in Juli. Tot op heden zijn de vooruitzichten goed.

De Z.458 door een Franse treiler aangevaren

Alles bleef beperkt bij grote schade

Z.458 eigendom van Louis Dobbe-laere en Leon Jonckheere was op 6 Juli ter visvangst uitgevaren.

Na zes dagen de visserij bedreven hebbende lag het op Donderdag, 14 Juli 's namiddags rond 14 uur wegens de bestaande mist ten anker op ongeveer twee mijl E.S.E. van Haisborough lichtschip, toen het plots aangevaren werd door de Franse visserijtreiler B.2469 «Jean Marthe» der haven van Boulogne welke naar de thuishaven vaarde met een snelheid van ongeveer 10 Mijl. Aan dek van de Z.458 bevond zich schipper Leon Jonckheere en matroos Ponjaert Gilbert, die op het voorschip regelmatig elke minuut de klok aan 't luiden was.

Schipper Jonckheere bevond zich zelf in het stuurhuis, toen op zeker ogenblik heel dichtbij, aan stuurboord het geluid van een stoomfluit gehoord werd, waarop Ponjaert bijna onafgebroken begon te bellen.

Plots werd een vaartuig S.S.W. sturend opgemerkt, welke recht op de Z.458 aanstuurde met een snelheid van 8 Mijl. De B.2469 voerde een beweging naar stuurboord uit,

gezien de snelheid werd de Z.458 midscheeps aangevaren, waardoor de bovenreling en het berghout erg beschadigd werden.

Vrezende dat de Z.458 zou zinken, sleepte de B.2469 dit vaartuig tot aan de Noord Hinder, vanwaar van zijn verdere diensten afgezien werd en de Z.458 verder naar Zeebrugge doorvaarde.

De B.2469 verzocht zijnde de Z.458 naar Oostende te slepen, weigerde hij dit daar hij zijn marst te Boulogne wou hebben.

ONVERANTWOORDELIJK !

Tijdens de opsleping van de Z.458 bleef de B.2469 een vaart van 8 mijl er op nahouden bij dichte mist en zeer onregelmatige fluitsignalen.

De schade aan de Z.458 is groot. Het had erger kunnen zijn en het mag een geluk genoemd worden, dat een nieuw totaal verlies niet het gevolg is geweest van de niet te verantwoorden snelheid van deze Franse treiler in een dichte mist.

Hoogwater

JULI

23	Za	h. Appolinaris	03.36	15	48
24	Zo	h. Christina	04.20	16	32
25	Ma	h. Jakobus	05.03	17	16
26	Di	h. An. M.O.L.V.	05.47	18	02
27	Wo	h. Pantaleon	06.35	18	57
28	Do	h. Victor	07.34	20	04
29	Vrij	h. Martha	08.48	21	22
30	Za	h. Abdon	10.02	22	34
31	Zo	h. Ignatius v. L.	11.07	23	33

Op de feesttafel :

GOEDE VIS !

en op het bureel :

GOEDE DRUKWERKEN !

*

Iedere vishandelaar laat zijn drukwerken uitvoeren door de drukkerij «HET VISSERIJBLAD», St Jorisstraat, 18, Oostende. Tel. 725.23.

Nieuw Vissersvaartuig op stapel te Zeebrugge

Op de scheepswerf van dhr Leon De Graeve staat thans een nieuw houten vissersvaartuig op stapel. Het wordt gebouwd voor rekening van de h. Raymond Claeys, die reeds verscheidene vaartuigen bezit, o.a. de «Flamingo», die op dezelfde werf werd gebouwd. Het in aanbouw zijnde vaartuig zal de naam «Feniks» dragen en uitgerust worden voor de middenslagvisserij met een motor van 160 P.K.. Zoals al de vaartuigen die bij Leon De Graeve worden gebouwd, zal ook

Dodenroute

De Borkum-Elbe-Esbjergweg is de dodenroute der scheepvaart : overal liggen de groene boeien. Er ligt hier voor vele miljarden op de zeebodem. Alleen het wrak 610, eens de beroemde «Maipu» uit Argentinië betekent voor de rederij een verlies van tachtig miljoen gulden. Drie jaren lang hield men de bergingswerkzaamheden vol, doch zonder resultaat. De Noordzee immers geeft maar zelden haar prooi vrij. De wrakkenkaart van het Hydrographisch Instituut te Hamburg staat dan ook vol met kleine, zwarte kruisjes, die een dure ketting vormen van Cuxhaven naar Sylt en van het Scharhörn-Rif naar de Eemsmonding. Ieder graf heeft een nummer, maar in de klapper zoekt ge vaak tevergeefs naar de namen en nationaliteiten. Want de meeste rampen zijn anoniem gebleven. Niemand weet hoe het wrak 69 heet, dat zonk voor Langeoog, welke lading het vervoerde en hoeveel matrozen er mee ondergingen. Ergens op de wereld, misschien in Japan, misschien in Canada wonen de weduwen en de wezen, zich nog immer vastklampend aan de laatste strohalm van de hoop, de hoop tegen beter weten in en slechts gefundeerd op het gebrek aan zekerheid. Zo liggen er honderden naamloze wrakken op de bodem van de zee.

Bij dozijnen tegelijk

Bij de Elbe-monding en ten Westen van Borkum liggen de wrakken naast en zelfs op elkaar. Vele masten steken boven de wateroppervlakte uit. Bij dozijnen tegelijk werden hier de in konvooi varende schepen door bommen, torpedo's, mijnen en scheepsgeschut naar de bodem gezonden. Met duikers en zoeklijnen heeft het instituut hier de ligging in zoverre bepaald, dat er een scheepsweg is vrij gemaakt. Tien jaren lang heeft dit werk geduurd en toch moest professor Stock de leider van het Hydrographisch Instituut nog constateren : «We hebben ons hierbij slechts tot de directe scheepvaartweg bepaald. Er liggen nog vele honderden wrakken buiten deze lijn. We zullen nog jaren nodig hebben om ze op te sporen, te meten en de ligging vast

Kerkhof der schepen Een gevaarlijke plaats

te stellen. Deze zone blijft nog steeds gevaarlijk...».

Men stuit bij het zoeken op grote moeilijkheden : de zeezeuren zakken vaak snel in de zandbodem weg, zodat korte tijd later nog slechts enkele gedeelten boven de zeebodem uitsteken, maar bij zware stormen is hier ook de bodem onbetrouwbaar. Vaak komt een wrak dan plotseling naar boven en verandert zelfs geheel van positie. Na iedere storm moet derhalve de zeevee opnieuw worden gecontroleerd, hetgeen veel werk en tijd kost. Iedere verandering wordt onmiddellijk door de waarschuwingdienst bekend gemaakt en op de internationale zeekaarten aangekend. Toen hier in November de «Maipu» zonk voor de monding van de Wezer, moest zelfs de vuurtoren omgebouwd worden, daar zijn lichten de schepen juist naar het gevaarlijke wrak wezen.

798

Tot nog toe heeft men 708 wrakken op de weg Borkum-Elbe-Esbjerg kunnen vaststellen. Bergingspogingen zijn vrijwel hopeloos : door de stromingen bij eb en vloed dringen enorme hoeveelheden zand binnen ; de romp boort zich steeds dieper in de bodem en zuigt zich vast. Niettemin duiken er steeds weer nieuwe onderzoekers naar het scheepskerkhof. Ze pogen thans uit te vissen of men de gepantserde reuzen kan laten springen en of de schrootopbrengst de berging van de resten dan lonend maakt. Hiermee zijn miljoenen te verdienen, doch het risico is groot en de voorbereidingen eisen enorme kapitalen.

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en

HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon : Kantoor 3444
(2 lijnen - buiten kantooruren :
2092 - 2283). Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank :
De Twentse Bank. Postbus 15. Tele-
gramadres : «Rijnstroom». (107)

IMPORTANTE AFFAIRE DE POISSONS EN WALLONIE

DEMI-GROS et DETAIL
Chiffre d'affaire prouvé
2 million et demi l'an.

A remettre cause de santé
pour 300.000 frs.

TROIS CENT MILLE FRs
Comprenant tout le matériel,
clientèle et licences.

Mise au courant gratuite
pendant 3 mois.

S'adresser au Bureau du
Journal sous no 4428V.

Brief uit Yerseke

Nr 551

YERSEKE 16-7-'55

HOE ER WERD GEWERKT

Verleden week schreven we dat van de uit te zaaien schelpen ongeveer 60 t.h. waren te water gebracht en dat van de 2 3/4 miljoen uit te leggen pannen nog slechts 25 duizend op hun bestemming kwamen. Nu zijn alle schelpen te water en van de pannen zijn nog maar hier en daar kleine partijtjes over. Dat het goede zelfs warme weer de temperatuur van het Scheldewater vlug op de gewenste hoogte bracht, valt te begrijpen. Eveneens ligt het voor de hand, dat van deze gunstige omstandigheid gretig gebruik werd gemaakt. De uitzaai van schelpen geeft met de vervoer- en aanvoermiddelen van het ogenblik niet zo heel veel moeite. Veel grotere schepen dan voorheen zijn voorhanden om de per vrachtauto aangevoerde mosselschelpen in te laden en naar de percelen over te brengen. Met de pannen ligt dat evenwel anders. Wel zijn ook hiervoor grotere schepen voorhanden, maar moeilijkheden van verschillende aard, zijn oorzaak dat die grotere schepen niet kunnen worden volgeladen. Dan de aanvoer naar de schepen kon slechts in enkele gevallen per auto geschieden. Meest wordt echter nog op dezelfde manier pannen geladen als 50 jaar geleden. Hierbij komt nog dat ook de mogelijkheid er moet zijn om bij laag tij de met hoog tij uitgeworpen pannen uit te leggen te plaatsen zoals het behoort. Ditmaal werkte ook dit mee, zodat vrijwel alle pannen, die werden uitgeworpen, dank zij de lage tijden hoewel meest 's nachts, ook konden worden uitgelegd. Dit werk is dus weer zo goed als achter de rug en de vooruitzichten op een behoorlijke broedval

lijken lang niet slecht. Veel larven waaronder reeds veel rijpe, worden toch in 't Scheldewater aangetroffen.

IN JAPAN IS MEN ONS HEEL WAT VOOR

Dit bleek uit een lezing die de Japanse professor-bioloog P. Imai Donderdagavond voor een aandachtig gehoor hield. Hierbij bleek onder meer, dat men erin slaagde dat uit een partijtje naar het land er rijzende zon over gebrachte kleine Zeeuwse oesters, na daar tot grotere te zijn opgekweekt, langs kunstmatige weg hiervan zaad werd opgevangen en opgekweekt. In de bedoeling ligt vooral deze kunstmatig gekweekte Zeeuwse oesters te kruisen met de Japanse voornamelijk met het oogmerk langs deze wellicht lange weg te komen aan een oestersoort, die zich zal weten te handhaven in de koudere wateren van Japans Noordelijkste eilanden. In Nederland slaagde men er nog niet in langs kunstmatige weg oesterbroed te winnen en in 't leven te houden. Wellicht dat de ontmoeting die onze Dr Karringa met de geleerde Japanner had tot gevolg heeft, dat men er ook hier toe zal kunnen komen. Of dit vooruitgang zal betekenen?

MOSSELZAADVAL

Naar we lazen zou op de Grevelingen bij Bruinisse, mosselzaad zijn gevallen. Hetzelfde vernamen we van uit de Wadenzee. Daar zou een niet onbeduidende val vastgesteld zijn en de Boontjes (tussen Korwerdezand en Harlingen). Laten we hopen dat het waar is en dat het goed terecht komt want er is nijpend gebrek aan jong mosselzaad.

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

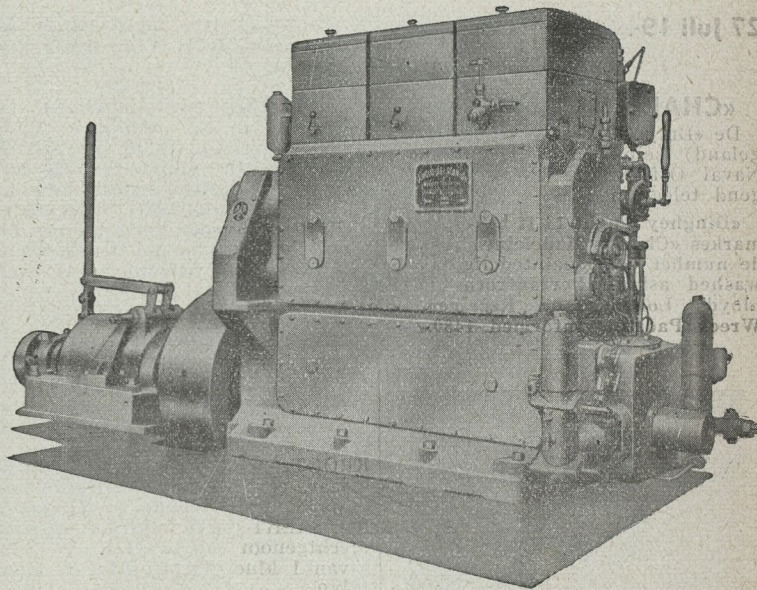
Dokwerken

ALGEMEEN VERDELER VAN DE

Winslow

OLIECONDITIONNEURS en BRANDSTOFFILTERS

A B Diesel Motoren C 4 Van tot 700 PK.



ANGLO-BELGIAN COMPANY : 39, Wiedauwkaai, GENT
Tel. 23.45.41 — Telegr. adres ABC, Gent

AGENTEN :
Voor Oostende en Nieuwpoort : Mr Boydens, Velodroomstraat, 4
Oostende — Tel. 721.56.

Andere havens : Mr A. Goossens, Prins Boudewijnlaan, 8,
Berchem-Antwerpen. — Tel. 39.09.00

Een derde slipway te Oostende ?

De personen die zich gelegen la-Devos, Van Staatswege waren nog ten aan het visserijbedrijf weten dat de 2 bestaande slipways (1 voor 500 Ton, en 1 voor 1000 Ton) niet meer vodoen om aan al de aanvragen een gunstig gevolg te kunnen geven en aldus lijdt het bedrijf een niet te onderschatten verlies. In de schoot van het gemeentebestuur is er een bijzondere commissie die zich speciaal bezig houdt met de grote werken die voorzien zijn in hetgeen genoemd wordt «de Conventie van 1912», en volgens welke Conventie de Staat nog voor meer dan 250 miljoen werken moet uitvoeren voor de stad. In dit programma van werken is ook voorzien een derde slipway van 2000 Ton. Sedert meer dan een jaar werd geen vooruitgang meer gemaakt in deze richting en het is dan ook zeer ten rechte dat dhr Lucien Decrop, bij elke mogelijkheid, de gelegenheid te baat neemt om de stad aan deze toestand te herinneren.

Dinsdag der vorige week, hetzij op 12 Juli ll. had een beperkte vergadering plaats in het Ministerie van Openbare Werken, onder de leiding van dhr Denayer, secretaris-generaal van dit Ministerie, en waaraan deelnamen van stadswege, de burgemeester, schepenen Vroome en Dehouck en ingenieur

aanwezig de heren Dewulf, directeur-generaal der auto-snelwegen, en Dierickx, directeur-generaal van het departement der Domeinen. Deze beperkte Commissie was bijeengekomen om hoofdzakelijk besprekingen te voeren over de overname van het oud stationgebouw en de gronden palende aan de autostrade, alsook over de gronden waar het badpaleis is opgericht — dit alles met een goed verloop.

Op het einde van deze bespreking drong schepenen Vroome bijzonder aan om de zaak van de DERDE SLIPWAY in aanmerking te nemen, het bewijs voerende van de huidige ontoereikende toestand en de hoogdringendheid en noodzakelijkheid bewijzende van deze oprichting, zo broodnodig voor het visserijbedrijf. Behoofd werd hieraan gevolg te geven, zodat deze zaak van de derde slipway, die om zo te zeggen in een doofpot lag, wellicht haar beslag zal krijgen, dank zij de nuchtere en welgepaste tussenkomst van schepenen Vroome, wien wij dan ook danken, samen met dhr Lucien Decrop, die steeds bewijs levert van zijn verkleefdheid aan de visserijbelangen.

In Memoriam

Week van 22 tot 28 Juli

27 Juli 1940

O.339

«CHARLES-MADELEINE»

De «Duty Officers» te St Ives (Engeland) seinde aan de «Resident Naval Officer» te Penzance volgend telegram :

«Dinghey lenght 14 ft breadth 6 ft markes «Charles Madeleine» Oosten-de number O.339 painted light grey washed ashore Perranfroth Beach Lloyds Londen and Receiver of Wreck Padstow Informed 1430.

27 Juli, dus drie dagen na de afvaart, heeft de H.81 de O.339 verlaten.

Op dezelfde dag ontmoette de O.176 «Atlantic», schipper Lambrecht Karel, de O.339 die aan de korre lag. De schippers van deze vaartuigen hebben sedert deze datum de O.339 niet meer terug gezien en konden verder geen nieuws bezorgen van het lot dat de O.339 met zijn 6-koppige bemanning is overgekomen.

DE SLACHTOFFERS

EVERAERT Charles, schipper-eigenaar, 44 jaar, echtgenoot van Kroothoep Madeleine, verblijvende te Newlyn.

KROOTHOEP Maurice, motorist, 46 jaar, echtgenoot van Herkelbout Maria, verblijvende te Newlyn.

RO TSAERT Jozef, matroos, 26 jaar, echtgenoot van Creyf Alice, vader van 1 kind, verblijvende te Newlyn.

DEVINCK Julien, matroos 28 jaar, echtgenoot van Welvaart Maria vader van 1 kind, verblijvende te Newlyn.

EVERAERT Charles, scheepsjongen, 16 jaar, zoon van wijlen Everaert Charles en Kroothoep Maria.

KROOTHOEP Raymond, scheepsjongen, 14 jaar, zoon van wijlen Kroothoep Maurice en Herkelbout Maria.



Matroos Julien Devinck

Hierop heeft de Belgische Maritieme Overheid het onderzoek ingesteld dat uitwees dat de treiler O.339 toebehorende aan Everaert Charles met man en muis is vergaan. Niemand heeft ooit de oorzaak van het verlies van dit vaartuig met zijn bemanning kunnen ontdekken.

Algemeen was men van oordeel dat de O.339 «Charles Madeleine» eveneens als slachtoffer van de mijnenoorlog is gevallen.

Schipper Everaert Charles vertrok uit Newlyn op 24 Juli 1940 en was vergezeld van de H.81 «Madeleine-Kamiel», schipper Kamiel Beer-naert.

Beide vaartuigen gingen de visserij bedrijven op ongeveer 35 mijlen N.W. van de Long Sands. De



Matroos Jozef Rotsaert

«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)

Wereldvisserijnieuws

NIEUWE AANWERVINGSWETTEN VOOR FRANSE VISSERS

Onlangs verschenen in het «Journal Officiel» de bepalingen der nieuwe decreten op de aanwerving van Franse vissers voor schepen boven de 250 B.T. Samengevat komen ze hierop neer dat geen personen onder de 25 jaar oud zullen aangeworven worden, tenzij bij gebreke en dan alleen voor één reis, voor dek, machine en radio ; en geen personen minder dan 20 jaar oud voor de algemene diensten of zij moeten houder zijn wettelijke diploma's.

Deze verordeningen hebben tot doel de werkloosheid onder de Franse vissers enigszins te lenigen.

DOUARNENEZ : EINDE VAN HET «GROTE MAKREEL» SEIZOEN

In tegenstelling met de aanvang van het «grote makreel» seizoen te Douarnenez is het einde zeer kalm geweest en over het algemeen bevredigend. Het aanvoer tonnage voor 1955 is een weinig hoger dan in 1954 alhoewel er in het geheel minder vaartuigen in de vaart waren gezet. De prijzen schommelden gedurende het ganse seizoen tussen 40 en 51 Fr fr per kg.

WEINIG SARDIENEN IN DE GOLF VAN GASCOGNE

In ongeveer al de havens van de Golf van Gascogne wordt er geklaagd over magere sardienenvangsten. In het algemeen blijft de aanvoer onder het 1/3 van het vorige jaar, en legt er voor aan een ware ramp te worden indien geen verbetering intreedt.

Volgens de officiële diensten ligt de oorzaak niet aan de temperatuur, de kleur van het water, noch aan de stromingen die normaal zijn voor de tijd van het jaar.

Het wegblijven der sardienenvangsten te wijten zijn aan de aanwezigheid van scholen vraatvissen op de Golfkusten die de sardienenvangsten uit die wateren verjagen.

DE VISSERIJ IN TUNIS

In de jaren na de tweede wereldoorlog heeft de visindustrie in Tunis zich flink uitgebreid. De zeevisserij bestaat hedendaags uit vier groepen waaronder :

De kustvisserij : met ongeveer 2.600 schepen en 9.000 koppen bemanning. Haar aanvoer dient vooral voor de bevoorrading der bevolking en zeer belangrijk voor de Tunesische economie.

Treilers : waarvan er slechts 60 schepen tussen 30 en 60 B.T. in de vaart zijn en waarop 600 man gebedigd wordt. Zij bedrijven gedeeltelijk de vis- en gedeeltelijk de garnalen en kreeftenvangst en verzor-

gen een tamelijk belangrijke uitvoer van fijne vissoorten : tongen rooibaard, enz... Zo volgens het seizoen nemen de garnalen soms 60 t.h. van de export in beslag.

De licht-bakvisserij : met 70 schepen en een duizendtal vissers, bedrijft vooral de sardienvisserij en is belangrijk voor de bevoorrading der conservenindustrie waar een groot aantal inwoners werk vinden.

Ten laatste de sponsvisserij : traditionele bezigheid der meeste Tunesische vissers die echter tot verdwijnen gedoemd is 1. uit oorzaak van de geweldige concurrentie der kunstmatige sponsindustrie ; 2. door het aftrekken der sponsen met de treilnetten.

Verder heeft men nog enkele zeilschepen voor de tonijnvisserij die echter maar door één rederij bedreven wordt voor haar eigen conservenfabrieken.

De aanvoer voor 1954 bedroeg in totaal 13.561 Ton waarin begrepen 2.709 Ton voor de kustvisserij ; 2.683 Ton treilvis ; 6.092 Ton voor de lichtbakvisserij ; 180 Ton sponsen en 998 Ton tonijn. Verder nog 899 onverschiedene vissoorten die in de zoute meren gevangen werden. Alles samen voor een bedrag van anderhalf milliard Franse frank.

Wanneer krijgen onze visvrouw-tjes een vismarkt ?

Onze visvrouw-tjes zijn sedert meer dan tien jaar zonder vismarkt en dolen van de ene kant van de stad naar de andere.

Vorige week stonden ze eens te meer aan de uitgang van de autostrade.

Schoon zicht voor het binnenrijden van de stad aan het oud station. Hoe lang nog zal de burgemeester en de schepen van de vissershaven er aan denken een moderne vismarkt op te richten om een einde te stellen aan de huidige toestand ?

TE KOOP aangeboden :

COASTERS en enkele stalen Motorviskotters met keur Veritas.

Inl. : Scheepsbouw - Breau, M. Schot, Kustlaan, 5, Zeebrugge.

4473V

Vergelijkende aanvoerstatistiek over de maanden April 1954-1955

Soorten	Aanvoer		Opbrengst		Gem. prijs	
	1954	1955	1954	1955	1954	1955
IJslandse kabeljauw						
Groot	400.617	679.091	2.978.070	3.819.880	7,43	5,65
Midden	166.151	178.729	984.870	924.560	5,93	5,17
Klein	18.300	13.850	64.730	43.310	3,54	3,13
Totaal	585.068	868.670	4.027.670	4.787.750	6,88	5,51
Noordzee kabeljauw						
Groot	298.829	223.150	3.399.340	2.519.027	11,38	11,29
Midden	48.791	71.248	387.962	501.950	7,95	7,04
Klein	16.181	30.099	108.847	188.283	6,73	6,25
Totaal	363.801	324.497	3.896.149	3.209.260	10,70	9,89
IJsland schelvis						
Groot	43.493	84.453	599.080	767.060	13,77	9,08
Midden	208.210	463.481	946.183	1.794.940	4,54	3,70
Klein	242.146	228.522	864.400	764.740	3,57	3,35
Totaal	493.849	776.456	2.409.663	3.246.740	4,88	4,18
Noordzee schelvis						
Groot	300	—	4.020	—	13,40	—
Midden	2.013	2.841	14.920	11.320	7,41	3,98
Klein	23.791	21.295	171.820	99.490	7,17	4,67
Totaal	26.104	24.136	190.760	110.810	7,30	4,59
Schol	311.162	262.866	2.293.991	2.122.929	7,37	8,08
Rog	81.423	198.603	982.619	1.492.538	12,07	7,51
Tarbot	71.826	58.689	1.723.309	1.510.655	23,99	25,74
Tong	488.919	419.331	13.630.070	13.073.910	27,88	31,18
Wijting	134.756	234.492	853.711	1.163.305	6,33	4,96
Andere soorten	722.182	1.064.928	5.131.340	6.253.531	7,10	5,87
Totaal bodemvis	3.279.090	4.232.668	35.139.282	36.971.428	10,72	8,73
Bastaardmakreel	1.527	4.396	2.077	9.029	1,36	2,05
Volle haring	150	165	1.080	990	7,20	6,00
Makreel	20.890	38.732	162.240	297.600	7,77	7,68
Tot. pelag. vis	22.567	43.293	165.397	307.619	7,33	7,10
Garnaal	189.318	198.788	4.779.401	5.523.403	25,24	27,78
Andere soorten	32.496	45.171	440.348	557.300	13,55	12,33
Tot. schaal en weekd.	221.814	243.959	5.219.749	6.080.703	23,53	24,92
Algemeen totaal	3.523.471	4.519.920	40.524.428	43.359.750	11,50	9,59
Totaal IJslandvis	1.447.869	2.247.752	8.572.059	10.916.492	5,92	4,86
Tot. Noordzeevis	1.831.221	1.984.916	26.585.223	26.054.936	14,51	13,12

Te Koop

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

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

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

Splinternieuwe Crossley Motor : nog nooit gebruikt. 300 PK met hulpmotor en luchtbombones. Olie en 2 luchtanks. 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.

**WIE VAN HET
VISSERIJBEDRIJF
OP DE HOOGTE
WIL BLIJVEN,**

**NEEMT EEN
ABONNEMENT OP
HET VISSERIJBLAD**

OOSTENDE

21, Rederijkaal

Tel. : 715.70



ZEEBRUGGE

Pakhuis 24

Stedelijke Vismijn
Tel. : 841.21

**Vlotkom
Nieuwpoort**

Société Anonyme Internationale de T l graphie sans fil

1901 - 1951

50 JAAR ERVARING IN RADIO TOESTELLEN

DRAADLOZE TELEFONIE

ULTRA - SONORE DIEPTEMETERS

Alle Typen voor Alle Soorten van Schepen

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

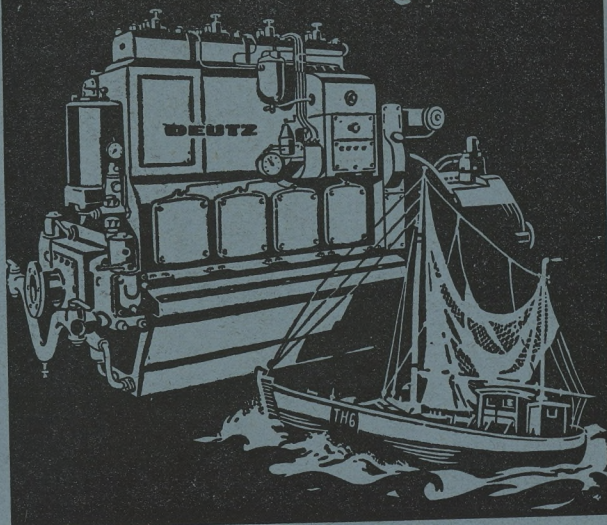
Bank v. Brussel Oost. 189.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

DEUTZ

Diesel



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 & C^o

(11)

REDERS,

Koopt Uw visserijbenodigdheden bij Uw

Coöperatieve

S. C. A. P.

die U degelijke waar geeft aan goedkope prijzen

(54V)