



Het

VISSERIJBLAD



0.18 te water



Adreslijst van Nederlandse Firma's

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u - 2670

(100)

GLAS en ZOON

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

IJMUIDEN-HOLLAND

(120V)

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319

(96)

HAASNOOT'S

SCHEEPSCHILDERSBEDRIJF

HANDEL IN SCHEEPSVERVEN

SPECIALITEIT
IN HUIDVERVEN

2de Havenstraat, 3 IJMUIDEN
Tel. : 5323 Privé : 6190

(169V)

n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

IJmuiden. Telefoon 4527. Voor alle

visserijbenodigdheden. (81)

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524.4822

Na 6 uur : 4732-4595

Specialiteit : schelvis,

kabeljauw, makreel,

— haring enz. —

(80V)

FISH
CANNING
FACTORY

COLUMBIA

Export naar alle landen van
VISCONSERVEN

Gespecialiseerd voor
DE TROPEN

VLAARDINGEN - HOLLAND

Telefoon 3057 - 2068 —

Telefoon Rotterdam 67072
(122)

IJMUIDEN-STORES

N. V.

IJMUIDEN

SCHEVENINGEN

Tel. 4447

Tel. 552700

Uw adres voor :

Zout - Vlaggen, enz., enz.

Staalraad — Netwerk

(106)

VISSERSVAARTUIGEN

Nieuwbouw en ombouw

Levering en revisie van motoren

Neptune trawlinches

Lister hulpmotoren

H. ZWART - IJMUIDEN

Tel. 5459 - 5110

DE BELGISCH NEDERLANDSE VISSERIJALMANAK 1956

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

Vermeldt op Uw strook : «Visserijalmanak».

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

IN NEDERLAND

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

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGTON & C^o

(11)

Hoge
snelheid,
grote
trekkracht
in één
schroef



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

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



Het

VISSERIJBLAD

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

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

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

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

STANDPUNTEN :

VISSERIJBESCHERMING

A conservation programme consists... in controlling man's predation in such a fashion as to continue to maintain man's benefits from the resources at the highest sustainable level.

Een programma voor bewaring van de visserijgronden bestaat hierin dat de roofvisserij op dergelijke manier worde gecontroleerd, zodat de opbrengst van de visserij zo hoog mogelijk blijft.

Aldus sprak Mr Milner B. SCHAEFER uit Californie op de vergadering van afgevaardigden uit 45 visserijlanden, welke vorig jaar bij elkaar kwamen om de vraagstukken in verband met de bescherming en instandhouding van de visstapel te bespreken.

Op deze bijeenkomst te Rome, werden verschillende standpunten vooropgezet door talrijke geleerden, maar - zoals het trouwens op elke internationale konferentie het geval is - men kwam niet tot een akkoord.

Het enige opbouwend werk dat tot stand kwam, was de verzameling voorgebrachte wenssen, welke onlangs door de Verenigde Naties werd uitgegeven (*)

CONSERVATION OF THE LIVING RESOURCES OF THESEA. Papers Presented at the international technical conference in Rome 1955.

Bescherming van de visstapel schijnt op het eerste zicht een eenvoudig iets. Maar het is niet zo simpel als men wel denkt.

De mens is niet de enige uitmoeder van de visstapel. Vissen en andere zeedieren loeren op elkaar en leven van elkaar. In en om de IJslandse wateren woedt thans een hevige strijd tussen mens en dier om de noordkapers, die ontelbare vissen verslinden, uit te roeien. Hierbij gaat het bij de mens in de eerste plaats om zelf de buit te kunnen bemachtigen.

De mens doet het echter met meer doordachte middelen dan het dier zelf, als hij tenminste zijn verstand gebruiken wil. Kleine vissen dienen in de eerste plaats om de grotere in leven te houden en de natuur zorgt zelf voor het instandhouden van de soorten, als er zich evenwel geen katastrofen voordoen.

Hoewel het dier er is, om de mens van dienst te zijn, en bijgevolg ook als voedsel gebruikt te worden, weet de mens met zijn macht soms zelf geen weg en vernietigt, doelloos en zinloos soms, alles wat in zijn bereik valt.

Om als voedsel te dienen wordt vis gevangen, maar men zoekt hoe langer hoe meer te vangen en aan boord te brengen. De concurrentie dwingt tot het verlagen der productiekosten en in de eerste plaats worden de kosten gedrukt door meer te produceren.

Meer produceren betekent daarom niet altijd meer verbruiken. Meer produceren, waar het uitsluitend gaat om voorraden die niet door de mensen kunnen aangelegd noch gecontroleerd worden, betekent in vele gevallen uitputten.

Het is zinloos, maar men kijkt niet naar zijn eigen vernielzucht, maar naar de uitslag van een ander. Zo ging het in Amerika met de roofontginning van de grote bossen. Men velde bomen, er stonden er toch genoeg, meende men. Maar duizenden namen aan het winstgevend werk deel tot men op zeker ogenblik de gevolgen begon te voelen : nakend gebrek aan hout, maar vooral onbruikbaarheid van de omliggende velden en verarming van de landbouw.

Het boek «Druiven der gramscap» behandelt deze episode uit de jongste jaren.

Zo verliep het met het wild dat zonder meedogen gejaagd en uitgerooid werd. Tot men plots tot de vaststelling kwam dat het zo niet mocht voortduren. Bosbouw werd gereguleerd, nieuwe plantages aangelegd. Jacht wordt beperkt en grote natuurreserves zijn voorzien waar niet mag gejaagd worden op wild.

De visvangst gaat echter onverminderd door. Elk land heeft zijn hobby, zijn specialiteit: voor de ene is het de industriële visserij, de andere een bepaalde vissoort. De ene geeft toe om de instemming van de andere op zijn voorstel te bekomen en het wordt een warboel van vragen en bieden, een internationale politieke winkel in plaats van een ernstige conferentie die iets nuttigs wil tot stand brengen.

Ieder land dat een bepaald voordeel wil behalen, poogt het ook te bewijzen. Maar boven de wetenschappelijke bewijzen gaan de onderlinge private belangen.

De natuur toont meer verstand dan de mens, die nochtans de natuur moet beheersen. Door natuurlijke oorzaken sterven miljoenen vissen. Maar het geboortecijfer is sterk genoeg om - ondanks ten prooi vallen aan soortgenoten - dit sterftecijfer op het normale cijfer te houden.

Het is slechts dan, wanneer de mens tussenkomt dat er meer vernield wordt dan er normaal en door natuurlijke middelen verdwijnt.

Tussen dit sterftecijfer en het geboortecijfer in, ligt het visvermogen dat de mens ongestraft kan vangen. Wanneer wij er toe zouden kunnen komen alle vis te vangen vooraleer ze op natuurlijke wijze sterft, zouden wij ons slechts in de plaats van de natuur stellen en aldus ongestraft ons voedsel vinden.

Over gans de wereld leeft de vis verdeeld, elk naargelang zijn soort en zijn aard. Er zijn grote gebieden waar massa's vis een natuurlijke dood sterven, omdat ze niet gevangen worden. Deze gebieden liggen ver van de (over-) beschaafde wereld.

In de beschaafde gebiedsdelen echter sterven weinig vissen een natuurlijke dood. Er verdwijnen er meer dan er op natuurlijke wijze mogen afvallen en om die redenen is er slechts van overbevissing sprake waar beschaafde landen gelegen zijn : Noordwest, Atlantische Oceaan, Noordelijke Stille Oceaan, Noordzee.

De huidige wereldvisserijvloot is zeker te klein om alle wereldzeeën normaal af te vissen. Hoe modern ze ook moge zijn, vertoont de visserijvloot twee voorname gebreken.

De eerste dat ze slechts in bepaalde streken geconcentreerd is. Dit zijn dan nog niet de delen van de wereld die het dichtst bevolkt zijn noch het meest behoefte hebben aan vis. Immers het reuzendeel van de noordeuropese vangst wordt verwerkt tot vismeel, diervoeder, meststoffen of oliën, terwijl belangrijke gedeelten van de opbrengst uitgevoerd worden naar minder ontwikkelde, dichtbevolkte landen, die in de nabijheid liggen van zeeën en wateren die honderden keren meer zouden kunnen leven dan onze armer wordende noordzee.

Een ander gebrek van onze moderne vloot is dat ze beperkt is in haar actieradius en de bewaringstermijn voor de vangst.

Economische factoren en concurrentie van de ontwikkelde visserijlanden onderling dwingen meer en meer tot industriële visserij, ten koste van kwaliteit, zelfs al wordt de vis op zee gevroren en verwerkt. De tegenstelling is echter deze dat hoe meer een land ontwikkelt, hoe meer de smaak van de bevolking verfijnt en men steeds meer eisen stelt van het voedingsproduct, vooral als het om iets buitengewoons, zoals vis, gaat.

Dat is mede een der redenen van de intense bevissing van de nabijgelegen visgronden en van de uitputting er van.

Een bijzondere moeilijkheid van de maatregelen ter voorkoming van de overbevissing is dat de verschillende vissen elk naargelang hun soort en zelfs geslacht andere afmetingen hebben op het ogenblik dat ze mogen gevestigd worden.

Zoveel hoofden, zoveel zinnen - inzake te nemen maatregelen. Zoveel vissen, zoveel mazen - wanneer het gaat om doorlaatvermogen van netten.

Een belangrijke betekenis van de Londense Conventie 1946 was deze dat er een algemene overeenkomst inzake netmazen kon gevonden worden. Maar ondertussen bleek ook die maatregel gebreken te tonen en begint men langs alle zijden te tornen aan de conventie of uitzonderingsmaatregelen pogen los te krijgen.

Tengevolge hiervan staat de gehele conventie op tamelijk wankel benen. De overeenkomst zelf is maar een kwestie van afspraken tussen verschillende landen en de wetenschappelijke grondslag steunt veel meer op veronderstellingen dan op feiten en vaststellingen.

En nochtans is meer dan ooit een ernstige en stevige grondslag van doen om de visserij in stand te houden.

J.H.K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

't Is weere een keer moedertjesdag geweest. 'k Gaan niet zeggen dat me der vanaf zien voor van de jaare, want binnenkort komt er nog zulk een dag, en reketj maar uit dat ze dat niet vergeeten. Niet dat ik entwadde hebben teegen die dag, maar te veele is te veele. Allé, twee keers moedertjesdag op een jaar, de verjaardag van Euphrasie, heur naamdag, de verjaardag van onze trouw, de verjaardag van den eersten keer dat ik heur een totje gegeven heb, een Paasei, Sinte Naklaai, Kerstdag en Nieuwjaar, 'k hebben der misschien nog wel een deel vergeeten en je mag ter zeeker van zijn datter nog wel een paar gaan bijkomen, is 't vandejaare niet 't is 't naaste jaar.

Ze geeven verasseranties teegen van alles : lang leeven of vroege dood, ziekten en ongevallen, zelfs teegen 't slecht weere als je op Vwajaage gaat. Maar teegen de derde moedertjesdag neemen ze geen risikoo.

't Is dan iederen keer van Euphrasie : je gaat toch zeeker nu niet op kaffee, geef je geld in plaatse van aan pienten en druppels aan entwadde om dat in familie te vieren. Gelijk of dat een boeke blommen, een taart en een kado zoovele kosten als tien eksports. Moesten kik zoovele geld uitgeeven aan bier als aan feestdagen, 'k zouden tien jaar achter mijn dood nog wikkelen. 'k Zouden goedkooper uitkomen met een brouwerijtje voor mijn eigen zelve over te nemen. Maar dat is nog niet voor vandereize. 'k Gaan julder verwittigen.

Maar van die moedertjedag gesproken, wat moet je geeven op zulke daagen. 't Is iedere keer een geheel probleem om zijn hoofd mee te breeken, moesten'k ik vraagen aan Euphrasie, ze zou zij seffens weeten wat dat ze moet hebben, want ze hebt altijd kleers te kort : zelfs al is't dat 't zoomer begint te worden en warmer, moet ze nog alsan meer en meer kleeren hebben en 't schoonste van al is dat ze der altijd maar minder aandoet hoe meer dat ze der krijgt.

Maar van de reize had ik entwadde speciaals. 'k Hadden mijn oover tijd laaten overhaalen om een levensverzekering te pakken. 'k Zeggen teegen die vent : wat moeten kik daarmee doen, als ik der dan goed kunnen van profiteeren zijn'k dood. Jamar zegten, dat is voor joen niet dat is voor je vrouwe en je kienders gelukkig te maaken als je dood zijt. 'k Zeggen 't is waar ook, als ze hunder goede vader en echtgenoot gaan moeten missen, maggen ze wel entwadde anders hebben, en bijzonder voor Euphrasie, 'k zitten der mee in als ze wel entwien anders gaat vienden om mijn te ramplaseeren, niet dat ik zoo een as zijn, maar omdat er nog zoo een stomme onnoozelaar gaat gevonden worden die wilt met heur vrouwen. Anfin, ze mag wel dadde hebben.

Zoo met moedertjesdag, 'k zeggen teegen Euphrasie : geen blommen, geen taarte en geen nieuw kleed, maar hier si, een spiksplinternieuwe levensverzekering van tweehonderdvijftigduust frank als ik dood gaan. Mersie, Stierman, zei ze, tweehonderdvijftigduust keers mersie, maar je moest dat niet gedaan hebben, 't is allemaale geen avance 'k hebben toch noois geen geluk, geeft mijn lieverst een nieuwe biekiekie voor van de zoomer op strange...

Doet dan een keer entwadde speesiejaals. 'k Zijn van mieserie op slag op kaffee geweest. Teegen mijn goeie voornemens in, want 'k waaren van plan van die dag niet uit te gaan en in familie die schoone feeste te vieren.

'k Hadden 't Zaaterdagavond nog gezeld teegen de baas : je moet mijn morgen niet verwachten want 't is moedertjesdag en 'k gaan dat thuis vieren. 'k Verstaan je, zeiten, 'k zijn ook getrouwd en 'k weeten wat datter van is. 'k Zeggen : jamaar, 't is uit vrije wil dat ik thuis blijven zeie. 'k Weeten't, zeiten, 'k doen ik dat ook alsan uit vrije wil : ze zegt je mag kiezen : weggaan en wegblijven of thuisblijven, en waar moet je gaan doolen als je van jen huis weg zijt.

Daarmee, verschooten nog niet aardig alsten mijn dien zondagachternoe al binnengestoven zag komen. Ha je zijt daar al, zeiten, 'k hadden je wel verwacht, maar vandaage toch niet. Hadde je gij mijn verwacht, vroegen'k ? Ja'k, zeiten, 'k wisten wel dat je gij een eerlijke vent zijt, maar je moet daarvooren geen ruzie in je menaage zoeken. 'khadden kunnen wachten ook. Wachten, zeiden kik, wachten op wadde ? Ehwel, zegten, je hebt gister avond een pinte te weinig betaald en 'k peinsden dat dat daar vooren was dat je nu al gekoomen zijt.

Heb ik een pinte te weinig betaald gister ? Dat is wel mogelijk, maar dat is geen reeden om dat ooveral voorts te gaan vertellen. Ikke dat voortsverteld, zeiten, ehwel stierman, je kent gij mijn dan nog niet goed, 'k hebben kik respekt voor mijn kalanten en 'k kennen joen, waarom peins je gij dat ik dadde zoen voortsverteld hebben ?

Ehwel, vandenochtend als ik opstonden zei Euphrasie : ehwel, zatlap, zijt je al op, je hebt weer een pinte te veele gedronken. En dat was heur bonjoer op moedertjesdag.

Enfin, 'k gaan sluiten en tot 't naaste reize.

Oover en sluiten maar,

Stierman Lèeze

De O.18 te water gelaten

Zaterdagvoormiddag is te 11 uur op de scheepswerf van Aug. Loy het elfde schip tewater gelaten ditmaal voor rekening van Alfred Smislaert, eigenaar van de O.144.

Het nieuwe schip zal de naam dragen van «Diana-Maureen» O.18 en zal een lengte hebben van 16.85 meter. Het zal voorzien worden van een motor A.B.C. van 100 P.K. welke weldra in het schip zal geplaatst worden.

Het was in tegenwoordigheid van verschillende vrienden dat het mooi en sterk vaarttuig het water in ging.

Het getuigt van de grote aktiviteit van deze werf en van de werklust onzer kleine reders vissers, die meer en meer vooruit willen, steeds beter en groter.

Er dient aan toegevoegd dat het juist 31 jaar geleden was dat reder Alfred Smislaert de O.144 op de

zelfde werf liet bouwen, waar het toen Gusten Loy zelf was, die de werf leidde.

Dezelfde dag van die tewaterlating was Gust Loy jarig en bereikte hij de ouderdom van 68 jaar.

En nog steeds kan hij zijn werf niet verlaten en is hij van oordeel dat hij aan zijn ouderdom nog veel te weinig te zeggen heeft.

Gusten kan zonder zijn werf en zijn schepen niet leven. Het zal Alfred Smislaert veel genoegen gedaan hebben op deze heugelijke dag zijn tweede schip bij de werf Loy te water gelaten te hebben.

Aan beide onze beste gelukwensen.

We komen bij de doop van deze mooie eenheid hierop terug.

Nieuwpoort

Een veertiendaagse voor de Vis en Inhouding van het Monument der Vissers

Inrichting van museum van de zee en zeedieren met panoramisch reuzenschilderij over Nieuwpoort (60 m.) enig aan de Belgische kust.

Veertiendaagse van de vis

Onthulling van Nationaal Gedenkteken voor de Vissers.

Dat zal het hoofdprogramma vormen van de zomerfeesten.

Nieuwpoort de meest begunstigde badplaats door haar natuurlijke ligging wil niet de Assepoester van de Vlaamse kust worden.

Waar andere badplaatsen de aandacht op zich willen trekken door het voeren van een barnumreklame biedt Nieuwpoort a/ze de gelegenheid om de moeilijkste badgasten te bevredigen met zee, strand en duinen, zijn yacht en vissershaven, het staketsel en havengeul gekend als het paradijs voor hengelaars. Het pittoreske Nieuwpoort gekend om zijn vissershaven en visserijbedrijf zal zijn zomerfeestelijkheden afstemmen op het thema ; Nieuwpoortse vis... verse vis.

Met dit doel werd een grote inspanning gedaan om de verlofgangers iets bijzonders aan te bieden dat tevens een uitzonderlijke reklame moet worden tot het gebruik van vis en meegaande een bijzondere aansporing om de bezoekers naar onze badplaats te lokken.

DE VEERTIENDAAGSE VAN DE VIS

Van 8 tot 22 juli wordt er door de stedelijke dienst voor toerisme met medewerking van het stadsbestuur en groothandelaars in vis in de bovenzaal van de stadshalle een veertiendaagse van de vis ingericht. Tijdens deze periode zullen aan de bezoekers visschotels naar aller

smaak en keus gratis uitgedeeld worden. De uitbaters der aanverwante bedrijven zullen in vissersklederdracht de bezoekers bedienen met het doel de bezoekers steeds maar te herinneren aan de «vis»

Folkloristische groepen zullen de feestelijkheden opluisteren terwijl muziekverenigingen in vissersplunje hun medewerking zullen verlenen.

In het kader van de veertiendaagse van de vis zal de plechtige opening plaats hebben van het nieuw museum van de zee- en zeedieren dat zal ondergebracht worden in de benedenzaal van de stadshalle. Dit museum dat waarlijk groots opgevat werd zal de bezoeker een panoramabeeld schenken van onze stad, bij middel van een reuzenschilderij, van de hand van kunstschilder Wattecamps die de achtergrond van het museum zal vormen.

NATIONAAL GEDENKTEKEN VAN DE VISSER

De onthulling van het nationaal gedenkteken van de visser dat zal verrijzen op het kaaipelein zal als het ware de apoteose worden van een groots opgevatte veertiendaagse van de vis.

LOURDES : 8 dagen op 24 mei.
TYROL : 7 dagen op 3 juni.
PARIJS : 2 dagen op 20 mei.
PARIJS : 3 dagen op 6 juni.

Alle inlichtingen :

RAMOUDT TOURS

Kaaistraat, 40, Oostende.
Tel. 71544.

Vlaanderenstraat, 25, Oostende.
Tel. 72693.

5100V

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 19 mei :
V.B.Z.-zitdag vismijn te
Nieuwpoort.

Zaterdag 2 tot dinsdag 5 juni :
1e VBZ-reis naar de Rijn.

Zaterdag 9 tot dinsdag 12 juni :
2e VBZ-reis naar de Rijn



ALLE GROND IS
GEEN ANKERGROND



De schadelijke verkoop buiten de vismijnen

Tegenwoordig wordt in de vissershavens van de kust veel garnaal en vis buiten de vismijn verkocht.

De direkties van de vismijnen kijken oogluikend toe en laten begaan, niettegenstaande de schadelijke gevolgen het heeft voor de stedelijke finanties en de vissers zelf, die zulks niet willen beseffen.

De gesprekken welke een dagelijkse kost zijn, heeft men ons thans voor inlassing toegestuurd.

Het gesprek tussen handelaar en visers wordt hierna op kenschetsende wijze weergegeven.

Handelaar tot Vissers — Een goede vangst en schoon geld !

Visser — Ja, maar wat zullen we er voor krijgen ?

Handelaar — 'k Zie dat Pier, Jan en Pol ook goede vangsten hebben en ik heb er geen nodig 't zal misschien goed zijn voor de «Sarma» en Tellerijen, zoveel garnaal en dit alle dagen.

Visser — 't Zal toch eens beteren.

Handelaar — Ja, maar reken eens af, de mijnrechten. Je onkosten en dan nog de belastingen, 't schiet niet veel meer over. 't Ware nog beter ze te verkopen uit de hand je wint dan zeker de mijnrechter. 'k Wil wel een 25 kgr van je vangst kopen — aan de prijs van de mijn — maar onder ons hé ! Dat wordt toch zuiver winst voor u, en voor mij blijft het gelijk of ik hier koop of in de mijn en daarbij 'k hoor daar juist zeggen dat de marchands X, Y en Z vandaag niet zullen kopen. 'k Weet niet waarom, maar in alle geval 't zal weerom een pover marktje worden voor de vissers.

Totdaar dit geprek. Tengevolge van zulke woorden laten de vissers zich gewoonlijk bepraten door de handelaar die er op uit is «zijn» winst te zoeken. De visser slaat toe en verkoopt een «benne» garnaal die niet zal getakseerd worden voor «mijnrechten» en denkt aldus een goede zaak te hebben gedaan.

De handelaar gaat slenterend verder en herhaald enkele passen verder dezelfde woorden en bekomt opnieuw een «benne» garnaal aan dezelfde voorwaarden. De handelaar kan zich aldus bevoorraden en wint de eerste ronde. De tweede faze, of de verkoop in de vismijn zelf, zal hij verder wel weten te regelen. Wanneer de garnaal verkoop in de vismijn begint zijn het dezelfde handelaars die zich rond de «koopbeurten» scharen en er alle baat bij

hebben de prijzen zo laag mogelijk te houden. Kopen moeten ze immers niet meer doen, hun vrachtje staat reeds in de wagen.

Normaler wijze dalen de prijzen en eens gekomen op 6 à 7 fr zijn de pellerijen, Sarma's en andere grootwarenhuizen er als de kippen bij om op te kopen. De handelaars hebben hun doel bereikt gezien overeen gekomen werd de prijs van de mijn te betalen ontvangt de visser slechts 6 à 7 fr. Voor de goede en schone waar zoals de handelaars het voorheen noemden.

Deze praktijken die sedert een paar weken gebruikt worden in onze vissershavens brengen een onduidbare toestand met zich mede, die dreigen en katastrofe te worden voor de garnaalvisserij en waarvan de vissers in de eerste plaats het grootste slachtoffer worden.

Door zich vooraf te bevoorraden op de kaai, hebben de handelaars er alle baat bij om tijdens het «mijnen» te zwijgen als vermoord, of aan allen die 't horen willen te gaan vertellen dat het «slecht» gaat en er geen verkoop meer is.

Door hun «listige methoden» brengen ze de vissers in twijfel, en gezien zijn goede vangst en deze van zijn medemaats vreest hij dat er te veel garnaal op de markt zal zijn en verkoopt aldus een «benne» in de hoop aldus een goede zaak te hebben gedaan.

Zo de handelaars er niet in slaagden hun «koopwaar» in te doen op de kaai — zou deze verplicht zijn te kopen in de mijn met alle risico's die er aan verbonden zijn, t.z. aldus wordt de handelaar verplicht aandachtig de verkoop bij te wonen en ze te volgen zo hij niet onverricht ter zake naar huis wil keren — en ligt de baat volledig in 't voordeel van de vissers.

Zo we deze stand van zaken willen aan 't licht brengen is zulks met de bedoeling de vissers in te lichten over hun verkeerde kijk op de zaak — waardoor zij zelf de oorzaak zijn van de lage verkoopprijzen van hun garnaal — want dat ze slechts dit indachtig zijn — hoe meer kopers in de mijn hoe beter de prijs. Door de voorafname aan het vaartuig schakelt de visser zelf de handelaar uit die zogezegd de visser wil helpen doch die er op uit is zijn winst te verhogen op de rug van de vissers.

Garnaalvissers waak over uw zaak en laat u niet beïnvloeden door profiteurs die leuren met uw noeste arbeid. Van hogerhand moeten maatregelen getroffen worden om deze sluikhandel tegen te gaan.

Maar welke ?

DE VBZ-RIJNREIS

Zo zijn dan de inschrijvingen gesloten en de programma's definitief opgesteld voor de V.B.Z.-reis 1956 naar Rijn en Moezel.

Op zaterdag 2 juni vertrekt dan de eerste bus met 48 deelnemers, vol met goede luim en op zaterdag 9 juni vertrekt dan de volgende bus met 31 deelnemers.

Overal verwacht men ons vrolijk gezelschap met open armen. We wensen allen een goede reis en zullen voor diegenen die om een of ander reden niet mee gingen, na de tocht breedvoerig verslag uitbrengen.

VISVANGST IN HET NOORDPOOL- GEBIED ?

Rusland heeft een bericht laten verschijnen, waardoor de mogelijkheid ingezien wordt, om in de toekomst de visvangst te bedrijven onder het Poolijs.

Hiervoor zouden schepen gebruikt worden, aangedreven door atoomkracht.

Bij het varen onder water zou men achter het schip een elektrisch veld doen ontstaan. De vissen welke hierin geraken worden onweerstaanbaar door het schip aangetrokken, waar zij door een zuigpomp in het scheepsruim terecht komen, van waaruit het overtollige water door middel van pompen verwijderd wordt.

Of deze toekomstdroom zich reeds in de eerstvolgende jaren zal verrealiseren, valt vooral nog te betwijfelen.

INTERNATIONALE TENTOONSTELLING VAN VISSERIJUITRUSTING

Een tentoonstelling van uitrustingen voor vissersvaartuigen wordt dit jaar ingericht door de Turkse regering tussen 15 en 12 september. Deze tentoonstelling valt samen met de vierde vergadering van de F.A.O. algemene vissersraad voor de middellandse zee te Istanboel.

Teneinde de deelnemers aan te moedigen, wordt de tentoonstellingsruimte gratis ter beschikking gesteld en worden speciale schikkingen genomen om de gespecialiseerde firma's toe te laten dieptemeters te demonstreren. Tolvrije invoer wordt eveneens voorzien voor het materiaal dat op de tentoonstelling zal worden uitgesteld. Verkoop van materiaal wordt eveneens toegelaten, maar dit in het kader van de met Turkije afgesloten handelsakkoorden.

BEVROREN VISFILETS NAAR RUSLAND

Voor de eerste maal heeft Rusland een hoeveelheid bevroren visfilets in Noorwegen aangekocht.

In het totaal werden reeds 200 T. verzonden. Ook naar Belgisch-Kongo zal een proefzending gestuurd worden

FABRIEK VOOR GEDROOGDE VIS

In Engeland zijn de plannen gemaakt om in Hull een fabriek voor gedroogde vis op te richten. Dit vooral om bij grote aanvoer het overschot op een nuttige wijze te kunnen verbruiken.

Deze gedroogde vis zal hoofdzakelijk voor de eksport bestemd zijn en wel voor West-Indië.

AANWERVING VAN TIJDELIJKE SCHEEPSWERKTUIG- KUNDIGEN 2de KLASSE BIJ HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

Enkele plaatsen van tijdelijke scheepswerktuigkundige 2de klasse zijn onmiddellijk te begeben bij de zeegroep der Kust. Bestuur van het Zeewezen te Oostende.

De kandidaten moeten in het bezit zijn van een diploma van aspirant-mecanicen of van een brevet van mecanicien en hoger, afgeleverd door een van de zeevaartscholen.

Maximum leeftijdsgrens : 35 jaar (40 jaar voor de prioritairen)

De aanvragen moeten gericht worden aan dhr Hoofdingenieur-Direkteur, Zeegroep der Kust, te Oostende.

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

HOOGWATER TE OOSTENDE

	MEI			
18 vrij	07.43	01.46	45	5
	20.10	14.13	43	10
19 za	09.02	03.02	45	6
	21.23	15.31	43	10
20 zo	10.09	04.12	45	6
	22.25	16.39	44	10
21 ma	11.05	05.13	46	6
	23.18	17.33	45	8
22 di	11.51	06.01	46	6
	—	18.20	—	7
23 wo	00.02	06.44	46	6
	12.29	19.02	46	6
24 do	00.40	07.21	47	6
	13.05	19.41	46	5

Nieuws uit Zeebrugge

POSTROL GEBROKEN

De Z.466 van schipper-eigenaar Claeys René bevond zich ter garnaalvangst op ongeveer 20 mijl noord van Zeebrugge. Het schip lag voor de korre. Bij het winden op het net was er zo een hevige spanning op de kabel dat de postrol brak. Daardoor diende de visserij stilgelegd te worden en moest men de haven van Zeebrugge binnenlopen om herstellingswerken te ondergaan.

KORRE IN DE SCHROEF

De Z.248 schipper Van Hove René bevond zich ter garnaalvangst op ongeveer 12 mijl noord-west van Zeebrugge. Het schip had de netten uitgeworpen en lag voor de korre. Op een gegeven ogenblik verminderde echter de vaart van het schip. Men moest vaststellen dat de korre in het schroef terecht gekomen was. Het was onmogelijk om op eigen kracht de haven van Zeebrugge te bereiken en per radio werd de hulp ingeroepen van de Z.60 schipper M. Bogaert die in de nabijheid vaarde en het defekte schip kon opslepen naar de haven van Zeebrugge waar het schip op de kalfaterbank werd geplaatst om de korre te verwijderen.

AANVARING

In de geul te Zeebrugge had een aanvaring plaats tussen een vissersvaartuig en een binnenschip. De O.3 van schipper Paye Polydoor kwam terug van de garnaalvangst en deed de haven van Zeebrugge aan om aldaar zijn vangst op de markt te brengen. In de geul echter kwam het tot een aanvaring met het binnenschip «Rembrandt» welke zojuist de sluisen verliet en zich naar de havendam begaf. Gelukkig gebeurde de aanvaring bij een geringe snelheid zodat beide schepen enkel een weinig averij opliepen.

SCHROEFDEFEKT

De O.3 van schipper Paeye Polydoor bevond zich ter garnaalvangst toen er een harde schok plaats had. Bij het terug aanslaan van de schroef, kon het schip slechts heel traag vooruit komen. De hulp werd ingeroepen van de Z.478 van schipper Desmidt Camiel. Deze kon het defekte vaartuig opslepen naar de haven van Zeebrugge. Op de kalfaterbank kon men bij laag water vaststellen, dat er een tweetal bladen van het schroef afgeslagen waren.

AVERIJ IN SCHUILHAVEN

Bij het manoeuvreren in de schuilhaven te Zeebrugge greep er een aanvaring plaats tussen de Z.553 van schipper Desmidt Tryhon en een tankschip van de Esso compagnie onder bevel van schipper Cattoor André. Gelukkig bepaalde zich alles slechts tot lichte averij.

KNALPOT GEBARSTEN

De Z.441 van schipper-eigenaar Van Waes Alfred leed motordefekt toen het schip ter visvangst was uitgevaren. De knalpot was gebarssten. Op eigen kracht kon echter de haven van Zeebrugge bereikt worden.

WRAKKEN WORDEN

OPGERUIMD TE ZEEBRUGGE

Bij de uitbreidingswerken aan de Westbank werden, zoals we reeds hebben gemeld, twee wrakken gevonden, wiens ligging totaal onbekend was. Het eerste wrak van 40 bij 5 meter, het overblijfsel van een baggerboot kon gelicht worden en werd geplaatst op de vroegere slipway der vissersvaartuigen. Momenteel is men bezig dit ijzeren wrak in stukken te branden om het volledig af te breken.

Het tweede wrak was dit van een Russische driemaster welke met lekkage de haven van Zeebrugge destijds binnenliep en zonk vooraleer men er kon in slagen het op het strand te zetten. Ook dit wrak belemmert hevig de werken aan de Westbank. Men kon er niet in gelukken dit wrak in zijn geheel te lichten. Er werd besloten dit wrak in stukken boven te halen. Daartoe worden nu ladingen dynamiet geplaatst. Door de ontladingen worden stukken afgescheiden zodat men gemakkelijk stukken van het wrak kan loskrijgen. Men hoopt binnen enkele weken dit wrak volledig op te ruimen.

RUSLAND BREIDT VISSERIJRECHTEN UIT IN DE STILLE OCEAAN

Sinds 15 mei werden door Rusland in de Stille Oceaan gebieden drastische maatregelen getroffen welke vooral ten nadele van de Japanse zalmvisserij uitvallen. Volgens de Russen, hebben de maatregelen tot doel te vermijden dat de Japaners de paaiende zalm uit de Russische wateren verdrijven.

Het Amerikaans blad: The Observer, noemt deze maatregel zonder voorgaande op gebied van internationale visserijreglementering.

De Sovjet-Unie eist volledige rechten over een uitgebreid gebied van de Stille oceaan, honderden mijlen buiten de Russische territoriale wateren, Japanse vissersvaartuigen welke dit gebied willen bevissen moeten in het bezit zijn van een speciale Russische vergunning, zonet niet lopen zij kans een zware boete te ontvangen.

Vissersvaartuigen van andere landen moeten ook deze regels aanvaarden, zeggen de Russen, teneinde de zalm niet van de beperkte zone te verdrijven, de schepen moeten hun vangsten beperken en controle aanvaarden van de Russische wachboten.

Nochtans mag verwacht worden dat de Sovjetregering bepaalde toegevingen zal doen aan de Japanse vissers, gedeeltelijk om de Japanse regering er beter toe aan te zetten het voorgestelde vredesverdrag te aanvaarden. Evenwel zullen de Japanners een gedeelte van hun winstgevende zalmvisserij in de beoogde wateren moeten prijsgeven.

Berichten aan Zeevarenden

FRANKRIJK

10/50 Haven van Duinkerken.

De zandzuiger «P.H. Watier», werkende bij dag en bij nacht in de vóórhaven en op de rede van Duinkerken, zal vanaf 30 april voorrang hebben op volgende vaartuigen:

- vissersvaartuigen,
- sleepboten,
- hulpvaartuigen (dreggen, vlotende kranen, enz.)
- plezierboten en redebotten.

(Med. «Ponts et Chaussées» Duinkerken 27-4-56 — H.22417)

BELGIE

10/52 (T) Wielingen. — Wrak. Opruimingswerkzaamheden.

Positie: 51°22'12"N 3°12'55"E.

Ten behoeve van opruimingswerkzaamheden zullen eerlang bij het Wrak «Gorms», een aantal kleine tonnetjes tijdelijk gelegd worden.

De vaartuigen gebezigd voor het uitvoeren van deze werken voeren bij dag 2 rode vlaggen boven elkaar en bij nacht 2 rode lichten boven elkander met daarboven een groen licht.

De zeevarenden worden dringend verzocht vermeldde positie met verminderde vaart en op ruime afstand te passeren.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken»

Med. Loodswezen Oostende.

10/53 Schelde. — Bocht van de Paarel. Wrak ss «Belgion».

Positie: 51°15'20".5N 4°18'46".0E. Het wrak van de ss «Belgion» vermeld in bovenstaande positie werd

B.a.Z. 13/65(T)-1955 vervalft.

(Zie Belg. kaart «Scheldes».)

(Med. Antwerpse Zeediensten 7-5-56 — H.22455)

NEDERLAND

10/54 (T) Wielingen. — Wrak. Opruimingswerkzaamheden.

Positie: ongev. 51°25'.2N 3°27'.2E.

Ten behoeve van opruimingswerkzaamheden zijn op het wrak «Unknown», buiten het vaarwater, tijdelijk gelegd een 4-tal groene meerboeien en 2 groene tonnetjes.

(Zie Belg. krt. «Vlaamse Banken».)

(Ned. B.a.Z. 100/1383(T) — H.22422)

10/55 Westerschelde. — Everingen. Tonnen verlegd. Diepte.

1. Volgende tonnen zijn verlegd:

- a. de zwarte spitse ton Nr 7 naar 51°22'33"N 3°49'47"E
- b. de zwarte spitse ton Nr 9 naar 51°22'20"N 3°51'08"E
- c. de zwarte spitse ton Nr 13 naar 51°22'00"N 3°52'56"E
- d. de zwarte spitse ton Nr 15 met kegel naar 51°22'24"N 3°53'40"E
- e. de rode stompe ton Nr 6 naar 51°22'12"N 3°52'02"E
- f. de rode stompe ton Nr 8 naar 51°22'06"N 3°52'54"E
- g. de rode stompe ton Nr 10 naar 51°22'26"N 3°53'32"E

2. De minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt:

Middenvaarders: 36
Spitsetonskant: 38
Stompsetonskant: 22
(Zie Belg. krt. «Scheldes».)
(Ned. B.a.Z. 98e1348 — H.22404)

10/56 Westerschelde. — Betonning nevenvaarwaters.

In de nevenvaarwaters, Stoombotengat en Gat van Ossensisse is de betonning wederom betrouwbaar.

(Zie Belg. krt. «Scheldes».)
(Ned. B.a.Z. 98/1349 — H.22404.)

10/57 Westerschelde. — Middengat. Wrak.

Positie: 51°25'03"N 3°55'05"E.

In bovenvermelde positie ligt het wrak van het Zweedse kustvaartuig «Kare», waarboven als minste diepte is gelood 179 dm bij gem. LLWS.

Het wrak moet op de kaart worden aangegeven door het dieptecijfer 179, omgeven door een gvaarcirkel, met het bijschrift «Wk».

(Zie Belg. krt. «Scheldes».)
(Ned. B.a.Z. 101/1392 — H.22437)

10/58 Westerschelde. — Overloop van Hansweerd. Bekakening. Diepte.

1. Tussen het Gat van Ossensisse en de Westerschelde nabij Hansweerd is de «Overloop van Hansweerd» voorzien van blinde betonning, gemerkt «O.H.»; het vaarwater is geschikt voor binnenschepen; de minste diepte, in dm bij gem. LLWS, bedraagt:

Middenwaetr: 56
Spitsetonskant: 17
Stompsetonskant: 26

2. De volgende tonnen zijn gelegd op:

- a. de RWHS bolton met bol G.v.O.-O.H. 51°24'54"N 3°57'55"E
- b. de zwarte spitse ton Nr 1 51°23'23"N 3°58'20"E
- c. de zwarte spitse ton Nr 3 51°25'44"N 3°58'46"E
- d. de zwarte spitse ton Nr 5 met kegel 51°25'54"N 3°59'33"E
- e. de rode stompe ton Nr 2 met cilinder 51°25'08"N 3°57'40"E
- f. de rode stompe ton Nr 4 51°25'38"N 3°58'08"E
- g. de rode stompe ton Nr 6 51°25'56"N 3°58'42"E
- h. de WZHS bolton met ruit M.G.-O.H. 51°26'06"N 3°59'33"E

3. In het Gat van Ossensisse zijn verlegd:

- a. de rode stompe ton Nr 8 naar 51°24'42"N 3°57'24"E
- b. de rode stompe ton Nr 10 naar 51°25'02"N 3°58'26"E

(Zie Belg. krt. «Scheldes».)
(Ned. B.a.Z. 104/1433 — H.22454.)

10/59 (T) Westerschelde. — Nauw van Bat. Wrakton tijdelijk opgenomen.

Positie: ongtv. 51°23'.3N 4°10'.2E.

De groene spitse wrakton «Eliza Helena» vermeld in bovenstaande positie is tot nader bericht opgenomen.

Zie vervolg blz. 5

Reders, leest regelmatig :

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

DONDERDAG 10 MEI

Middagmaal in een restaurant op meer dan 750 km van de naastbijgelegen vissershaven gelegen. Wat krijgt ge in uw handen ? De spijskaart. Wat staat er op die spijskaart : alle mogelijke gerechten, maar ge verwacht er u zeker niet aan dat er ook vis op vermeld zal staan en dan nog verse zeevis : er staan zelfs twee schotels op : heilbot en visrepen. Dat moet zeker een uitverkoopartikel zijn. Maar neen, de spijskaart op andere plaatsen gekontroleerd en ook daar staan visschotels op het menu. Ge zult weinig zulke hotels vinden in België, ook al is de grootste afstand van de kust amper 300 km.

VRIJDAG 11 MEI

Een andere stad, nog verder van de zee gelegen. Ook hier een oogslag, ditmaal op de viswinkels. Het is immers vrijdag. Heel druk is het niet. Maar ja, in dit land is vrijdag niet de specifieke visdag, maar wordt er meer dan eens in de week vis gegeten, dank zij de goed doorgevoerde propaganda — ook op meer dan 850 km van de zee — maar op de winkels een plakbrief: dagelijks verse vis te bekomen, dagelijks verse aanvoer van de kust.

ZATERDAG 12 MEI

Een andere stad bezocht, de wijk was hevig gebombardeerd geweest tijdens de laatste oorlog, een nieuw gebouw trekt de aandacht, even kijken : wat staat daar te lezen ? VISBRAADKEUKEN. Twee koks aan het vuur druk bezig vis te bakken en te fruiten, twee juffers die door het venster druk aan het bestellen zijn : gebakken vis, enz... Er staat zowaar een kleine file mensen te wachten op hun beurt en binnen een ruim en net restaurant met uitsluitend visgerechten en ook hier hebben de kellers het druk om de vele klanten te bedienen.

ZONDAG 13 MEI

Ik verneem uit «Wandelaar et Sur l'Eau» dat er te Gent een club van ICHTYOPHAGEN bestaat. Dat is een club van viseters, die mensen weten dus het fijne van vis en visbereidingen. Ook in Frankrijk bestaat een club van visfijnproevers : Gastronomes amis du poisson.

Waarom krijgt de Gentse club geen uitbreiding, de Belgen houden ook van lekker en dapper eten. Werk voor de propagandavereniging.

MAANDAG 14 MEI

Algemeen gewettigde klacht van de vishandel : geen ronde vis en de rest is over het algemeen van mindere kwaliteit te Oostende. Schepen die de vorige zaterdag aangekondigd waren, pas vandaag op de markt, enz... Inderdaad, de markt is triestig. Het zal wel een gevolg zijn van de vele overblijvers van vorige week. Een misrekening gemaakt met de feestdag, minder goede week vorige week (zoals trouwens te verwachten was) en daarom : schipper, blijf maar tot volgende week en tracht er nog wat bij te vangen... Waarom blijven de schepen dan niet een dag of twee langer in de haven om toch dezelfde markt te halen, maar met veel meer verzorgde vis aan te komen.

De vangsten op de Witte Bank zijn de laatste tijd erg verminderd. De gewoonte met veel vis thuis te

komen is een slechte gewoonte, vooral als er weinig te vangen is.

DINSdag 15 MEI

Om de veertien dagen moet een perscommuniqué opgemaakt worden over de «vis van de week». Het is niet altijd gemakkelijk, vooral omdat we periodes hebben waar er weinig variatie komt en vooral omdat ge daar staat met een minder verzorgde aanvoer die aan de mensen in het binnenland moet aangeprezen worden. Het komt er niet alleen op aan eer te halen van «uw werk», maar vooral eer te halen met de Belgische vis waarvoor reclame gemaakt wordt.

WOENSDAG 16 MEI

Als dan de aan te prijzen vissoort gevonden is, moet er dan gezocht en gesnuffeld worden naar de passende recepten. Dat herinnert me aan de tijd toen ik krijsgesvangen was : we hadden niets anders te eten dan dunne watersoep en om de tijd door te brengen werden allerlei recepten overgeschreven van kameraden, recepten van de heerlijkste dingen, waar ge dan ganse nachten kon liggen over denken en voorgenielen.

Zo een voorgenot schenkt mij nu ook het doorsnuffelen van de visrecepten : maar nu moet er geen vijf jaar gewacht worden tot we het kunnen bereiden. Moeder de vrouw zal er morgen wel voor zorgen dat het geprimeerde en bijgevolg aanbevolen recept thuis op tafel komt, niet alleen om te beproeven, maar om het water uit de mond weg te krijgen.

NIEUWE
RUSSISCHE

VISSERIJPOLITIEK

De visbeschermingspolitiek werd door de Russen vorig jaar ingezet, toen het 25 jaar oude verdrag met Engeland, waarbij het de Engelse vissers toegelaten was, binnen de Russische territoriale zee-grens van 12 mijl, tot op 3 mijl van de kust te vissen langs de Witte zee-kust van Rusland.

Tengevolge van de opzegging van dit verdrag moet Engeland ook de beperkingen volgen die ook aan de andere landen opgelegd werden en verliest het hierdoor jaarlijks belangrijke hoeveelheden vis. Intussen zijn Engelse-Russische besprekingen in gang om een modus-vivendi te zoeken in deze aangelegenheid.

Wat echter het hoofddoel is van deze Russische ommekeer inzake visserijgrenzen, is het Sovjetprogramma om de visstapel met 57 % te doen toenemen op het einde van het vijfjarenplan dat loopt tot 1960. Vroeger werd de visserij in de U.S.S.R. volledig verwaarloosd. Alles wijst er op, niet alleen de genomen maatregelen, maar ook de aanbouw van vissersvaartuigen en de uitbreiding van de havens Moermansk en Archangelsk, dat het Sovjet-regime de voedselstand wil verbeteren door met een dergelijk — hoewel te ver een intenser visserij, samengaand met een degelijke — hoewel te ver doorgevoerde visserijbescherming.

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

ZEEBROEK Roland, matroos op de trawler 0.83 «Prince de Liege», kreeg bij het doorkappen van een staaldraad een stukje ervan in het rechteroog.

DE ZUTTER Leo, matroos op de 0.133 ; viel met de fiets terwijl hij zich naar zijn werk begaf. Hierdoor liep hij een kneuzing op aan de elleboog.

ZEEBRUGGE

GEVAERT Willy, matroos aan

boord van de Z.751, kreeg bij het opzetten van de korre, een lijn in het linker oog.

PAUWAERT Albert, schipper-eigenaar van de Z.550, is aan boord van zijn vaartuig uitgegleden. Hierdoor bezerde hij zich aan de rug waardoor hij een tiental dagen werkonbekwaam is.

BEERNAERT Camiel, schipper van de Z.523, bezerde zich in de liesstreek terwijl hij hielp de korre aan boord te trekken. Hierdoor is hij een twintigtal dagen werkonbekwaam.

Vervolg van blz. 4

Berichten aan
Zeevarenden

(Zie Belg. krt. «Schelde»),
(Ned. B.a.Z. 98/1351(T) — H.22404).

DRINGENDE BERICHTEN (D.B.Z.)
van kracht op 9/5/56.
Nil.

B.a.Z. (P) en (T) steeds van kracht

1952-36/107 — Belgische kust. —

Haven Nieuwpoort. Betonning.

1952-41/127 — Belgische kust. —

Haven Nieuwpoort. Lichtenlijn van vlotkom ontstoken.

1953-4/19 — Belgische kust. — Kleine Rede Oostende. Opruiming van wrak.

1953-25/106 — Westerschelde. — Eeveningen. Oefengebied.

1955-1/9 — Lombardsijde. — Zee-waartse oefeningen.

1955-1/10 — Zeewaartse schietoefeningen. Kleine sektor.

1955-1/11 — Noordzee. — S sektor. Schietoefeningen op vlottend doel en luchtdoel.

1955-13/63 — Noordzee. — Tijdelijke lichtboei. Wrakonderzoek.

1955-14/69 — Haven Duinkerken — Baggerwerkzaamheden.

1955-14/70 — Haven Duinkerken. — Baggerwerkzaamheden.

1955-22/102 — Haven Duinkerken. — Wrak.

1956-6/31 — Westerschelde. — Nauw van Bat. Wraklichtboei.

1956-7/34 — Wielingen. — Lichtboei «Zand» tijdelijk opgenomen.

1956-7/35 — Westerschelde. — Pas van Terneuzen. Wrak. Wrakton.

1956-8/43 — Westerschelde. — Nevenvaarwaters. Betonning.

1956-9/46 — Zeegat van Vlissingen. — Oostgat. Wraklichtboei.

1956-9/47 — Wielingen. — Be-N Nieuwe Sluis. Lichtboeien.

1956-9/48 — Westerschelde. — Hansweerd. Tijdelijke streming Oost-sltis.

1956-9/49 — Westerschelde. — Appelpak. Tonnen gelegd.

1956-10/52 — Wielingen. — Wrak. Opruimingswerkzaamheden.

1956-10/54 — Wielingen. — Wrak. Opruimingswerkzaamheden.

1956-10/59 — Westerschelde. — opgenomen.

Nauw van Bat. Wrakton tijdelijk

Het hoofd van de Hydrografische Dienst, H. Heiderscheidt.

VLOTTERS UIT
PLASTIEK

Zweedse vissers gebruiken voor het ogenblik nieuwsoortige vlotters om hun netten op te houden. Zowel seine, zink, drijf als treilnetten worden met deze nieuwe uitvinding gehouden.

Het gaat hier om vlotters uit plastische stof in zeegroene kleur.

De prospectus die we hiervoor in handen kregen vermeldt volgende eigenschappen :

1. onveranderde vorm en groot draagvermogen. Netten met dergelijke vlotters uitgerust kunnen onbepaalde tijd in het water blijven zonder dat de vorm van de vlotters of hun draagvermogen gewijzigd wordt. De Zweedse kustvissers, die met de staande netten vissen, hebben dergelijke vlotters in gebruik aan nylon netten, die reeds meer dan zes maanden in het water staan.
2. gladde oppervlakte : de vlotters hebben hierdoor de eigenschap dat ze zich niet vasthaken in de netmazen en minder sterk meegedreven worden door de stroom bieden bijgevolg minder weerstand in het water.
3. blijven steeds zuiver : ze zuigen geen water op, en veroorzaken geen bederf hierdoor op de pezen wanneer ze droog zijn.
4. nemen noch olie noch andere schadelijke vloeistoffen op.
5. zijn gemakkelijk te bevestigen aan de netten.
6. bijzondere kleur die de vis niet afschrikt.
7. sparen arbeid uit en geven betere resultaten.
8. buitengewoon sterk, kunnen ruwe behandelingen verdragen en zijn praktisch onverslijtbaar.

Verschillende proeven werden gedaan om de weerstand van de vlotters na te gaan. Ze werden onder neer aan drukkingen van 45 tot 65 kgr per cm² onderworpen, zonder dat ze beschadigd of zelfs verormd werden. Aldus zijn ze speciaal geschikt voor bodemvisserij.

De vlotters worden geleverd 't zij met ring ofwel met een centrale opening, zodat de bovenpees dwars door de vlotter kan gestoken worden, zodat de kwestie van vastmaken hierdoor gemakkelijk opgelost wordt.

Ook de prijs is zeer voordelig, al naargelang het type: van 3 tot 25 fr 't stuk (verhoogd met de verzendingskosten).

Het zou waarlijk eens de moeite lonen een proef te doen, vooral daar de kosten buitengewoon laag zijn.

Zijn leden kunnen nadere inlichtingen bekomen op het V.B.Z.-sekretariaat.

Oostende

Marktoverzicht

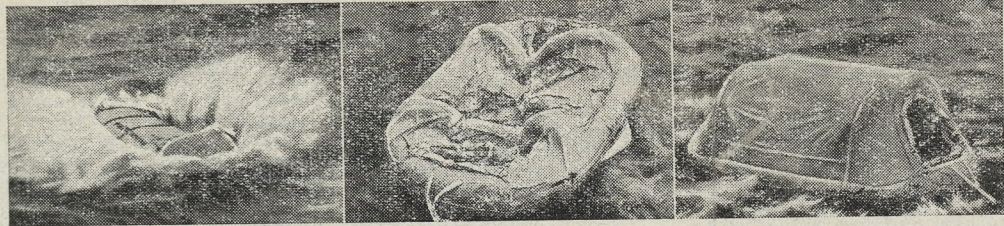
In de opgegeven marktprijzen is de taks aan de bron van 7,5% niet begrepen. Ook betreft het hier ongekopte en ongereinigde vis. Gelieve hiermede rekening te houden bij het vergelijken der prijzen.

XXX

De aanvoer was deze week ongeveer gelijk aan deze van de voorgaande week, met echter dat verschil dat meer tong werd aangevoerd; de vangsten waren afzonderlijk kleiner vooral voor de Witte Bankers, waarvan velen besommingen maken die er absoluut niet door kunnen. De IJslandse aanvoer was nog groter dan de voorgaande week, waardoor vooral op de dinsdagmarkt de aanvoer weinig keusrijk was. De kleine vis was wel iets duurder dan de vorige week, maar bleef toch nog zeer laag verkocht worden. Ook tong was iets goedkoper alhoewel de tongenmarkt ook deze week weer zeer vast was. Witte kabeljauw noteerde eveneens hogere prijzen dan de vorige week. In totaal werd aangebracht: 14.500 bennen vis, ongeveer 75.000 kg. tong en een 11.000 kgr. kreeft. De 63 vangsten waren verdeeld als volgt:

7 IJslanders met 10.950 bennen vis en 7.000 kg. kreeft. Grootste aanvoer op dinsdag. Matige prij-

MET ELLIOT VAART U VEILIG



Het opblazen geschiedt automatisch en zeer snel.

Na 8 seconden is het vlot reeds opgeblazen en komt de kap overeind.

Na 14 seconden staat ook de kap overeind en beschermt de geredden tegen wind en water.

Voor alle inlichtingen:

N. V. MARINE MOTORS
VERBINDINGSDOK, ANTWERPEN Tel. 31.19.60 + 5 andere)

zen.

4 Noordzeevaartuigen waarvan 3 op woensdag. Beste prijzen op dinsdagmarkt. Ook hier kunnen de opbrengsten moeilijk bevredigen. Samen 1760 bennen vis.

Slechts 4 Kanaalvangsten die samen 500 bennen vis en 2400 kg tong aanvoeren. Van de Witte

Bank komen 39 schepen die 1185 bennen vis en 70.000 kgr. tong aanvoeren. Kleine vangsten en tamelijk lage prijzen.

8 schepen van de West voeren 374 bennen kreeft en 2800 kgr. tong aan. Ook hier kleine vangsten.

ZATERDAG 12 MEI 1956

WITTE BANK		Tongen	
Z.542	16	40	2316
WEST			Kreeften
O.187	13	54	3450

Veel minder dan verwacht vooral wat tongen betreft. Over het algemeen lage prijzen.

MAANDAG 14 MEI 1956

IJSLAND		Kreeften	
O.331	16	700	8e0
O.92	18	2100	—
KANAAL		Tongen	
O.326	14	120	400
O.232	9	70	—
WITTE BANK		Tongen	
O.256	7	5	500
O.312	16	25	2000
O.183	16	25	1600
O.244	17	40	1700
Z.537	16	40	2300
O.174	16	40	2000
O.283	16	50	1800
O.155	15	40	2000
O.66	16	25	1700
O.247	15	40	2000
O.289	15	30	1800
O.140	15	40	1800
O.175	16	40	1500
O.210	13	30	1400
Z.93	12	10	1500
WEST		Tongen	
O.327	2	5	—
O.77	8	40	300
N.211	9	100	900

Geen overgrote aanvoer. Veel tong. Geen witte kabeljauw. De tongprijs is aan de lage kant. De Witte Bankers kunnen dan ook moeilijk lonende opbrengsten boeken. De andere vissoorten boeken eveneens alle lage prijzen. De meeste besommingen zijn dan ook onvoldoende.

DINSDAG 15 MEI 1956

IJSLAND		Kreeften	
O.269	16	900	2000
O.81	17	2600	—
O.294	18	3300	—
NOORDZEE		Tongen	
O.335	14	400	—
KANAAL		Tongen	
O.120	13	150	100
WITTE BANK		Tongen	
Z.422	12	30	1000
Z.745	9	10	700
Z.321	14	30	1400
O.170	12	20	1700
O.246	13	40	1000
O.128	14	40	1800
O.346	12	20	1000
O.204	17	20	2800
O.268	12	20	1800
O.222	9	20	1200

	12-5-1956	14-5-1956	15-5-1956	16-5-1956	17-5-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	27,60-32,—	23,60-29,—	25,80-30,—	25,40-30,—	27,60
3/4 tongen — Sole 3/4	30,40-32,60	24,20-28,80	29,—31,40	29,80-34,60	27,20
Bloktongen — Sole moyenne	35,40-35,80	24,—32,60	32,40-35,20	35,—39,80	35,40
Voor-kleine — Petite	33,60-35,80	28,80-39,40	36,80-40,—	37,40-39,40	36,40
Kleine tongen — Toute petite	25,80	23,—30,20	28,80-30,—	28,40-31,—	30,40
Tarbot, grote — Turbot, gros	25,40-27,60	19,20-23,50	20,—23,60	20,—22,—	24,—26,6—
Middel — Moyenne	18,—25,—	15,—17,20	16,—18,—	16,80-18,80	21,80
Kleine — Petite	10,60	11,—13,60	12,—14,—	15,—16,—	15,—
Griet — Barbue					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit					
Schol — Plie					
Grote iek — Grosse					
Kleine iek — Petite					
Iek 3e slag — 3e sorte					
Platjes — Toute petite	1,30	1,— 2,60	1,30- 3,80	1,20- 4,80	
Schelvis, grote — Aiglefin, gros					
Middel — Moyen					
Kleine — Petit			2,80- 5,—	2,60- 3,20	
Heek, grote — Merlu, gros	16,—		20,—	22,—	
Middel — Moyen	12,70		10,—13,40		
Kleine — Petit	10,—		3,20		
Rog — Raie	9,—	8,—15,—	8,70-16,80	9,80-19,80	
Rode poon — Perlon					17,50
Grauwe poon — Grondin		1,50- 2,70	3,20- 4,20	1,50- 5,20	
Kabeljauw — Cabillaud	6,— 8,—	7,— 9,80	12,60-16,80	4 40-21,40	
Gullen — Petit cabillaud	4,60	6,20	5,80	2,80-11,—	
Hozemondhamme — Baudroie	19,80	21,40-22,50	21,—25,—	22,—	
Wijting — Merlan	2,90	2,20- 5,—	2,80- 5,60	3,— 5,20	3,80
Schar — Limande					
Steenschol — Sole limande				11,60	
Zeehaai — Aiguillat		8,20		11,10	
Hondshaai — Roussette		6,— 6,80		9,70	
Arend (Pieterman) — Gr. vive		33,—			33,—
Makreel — Maquereau			7,— 9,20	8,—	
Horsmakreel — Saurel					
Engelse poon — Grondin rouge			19,—		
Keilrog — Raie rustée				20,—25,—	
Zeekreeft — Langoustine		18,—	19,20		
Schaat — Flotte	8,60-25,30	10,60-24,—			
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.		15,—			
Lom — Brosme					
Kongeraal — Congre					
Leng — Lingue		7,40	8,—	3,80- 5,—	
Schartong — Cardine				22,—24,—	
Volle haring — Hareng		12,70-16,—	11,60-13,50		
IJle haring — Hareng guai					
Haringshaai — Latour					
Steenholk — Tacaud					
Heilbot — Flétan		1,30		28,—38,—	
Koolvis — Colin			25,—35,—	3,80- 5,60	
Steur — Esturgeon	2,80- 3,—	4,40	6,60		
Zeeewolf — Loup de Mer				6,80- 7,20	
Pollak — Lieu jaune				7,20- 8,80	
Zonnevis — St Pierre		7,—	7,80		
Hondstong — Plie cynoglosse		16,—	23,—		

Meer vis dan gisteren, vooral IJslandse soorten. Slechts een vangst van de Noordzee. Minder tong dan gisteren. Eerder kleine vangsten. De prijs voor tong is iets hoger dan gisteren. Ook kabeljauw is duurder. IJslandse soorten blijven ongeveer gelijk. Zeer weinig rogsoorten.

WOENSDAG 16 MEI

Kreeften				
IJSLAND				
O.217	17	750	1500	205.556
O.124	18	600	3500	169.082
NOORDZEE				
O.94	15	300	—	114.260
Z.405	15	450	—	150.660
O.228	18	310	—	176.890
KANAAL				
Tong				
Z.581	12	160	1600	135.912
WITTE BANK				
O.25	13	20	1500	78.820
O.337	15	60	2000	85.907
Z.777	13	35	1200	61.030
O.254	13	30	1700	71.240
Z.199	12	30	1000	85.655
Z.412	11	40	1500	78.480
Z.330	12	20	1300	64.310
O.82	13	40	2000	80.370
Z.291	12	30	1300	76.044
O.281	12	30	1500	74.270
Z.529	12	10	1000	49.940
O.218	14	40	1200	79.565
Z.546	12	30	2500	108.470
WEST				
O.36	5	30	300	23.450
O.184	6	35	600	43.700
O.196	6	90	200	44.200
O.532	6	20	500	29.340
N.806	6	45	200	36.080

Nog omvangrijke aanvoer. Vooral meer tong dan verwacht, iets meer Westvis dan de vorige dagen. Ook van de Noordzee wordt meer aangevoerd. Middenslagtongen zijn duurder dan gisteren. IJslandse soorten zijn duurder dan de voorgaande dagen.

DONDERDAG 17 MEI

OOST				
Z.209	4	25	400	33.830

MARKTOVERZICHT IJmuiden

IJmuiden heeft een week met zeer lage prijzen achter zich : maandag trad in de nieuwe week echter een herstel in en dinsdag waren de prijzen weer tamelijk gunstig zodat twee trawlers voor het eerst na vele dagen een besomming boven de f 20.000 konden maken. De vraag is lange tijd klein geweest en vele vissoorten bracht de schepen, die aan de markt waren, slechts de opvangprijs op. Van vrijdag tot en met dinsdag werden in totaal 18.500 kisten vis aangevoerd, waarvan 2450 tong en tarbot, 2400 schol, 250 schar, 1700 haring, 4550 makreel, 2250 schelvis, 700 wijting, 1800 kabeljauw en gul, en 2200 koolvis. Voor de aanvoer werd gezorgd door acht trawlers, drie noordloggers en 138 loggers en kotters.

VRIJDAG waren de trawlers Bloemendaal en Medan en de Noordlogger SCH.117, vergezeld van 4 loggers en 39 kotters van de kust, aan de IJmuidense afslag met in totaal 4000 kisten vis, waarbij 1600 makreel, 800 tong, 575 schol, 275 schelvis en 300 kabeljauw en gul. Alleen de fijne vissoorten bleven zoals de hele week al gebruikelijk prijs houden : tong ging weg voor f 2.45 tot f 1.75 per kgr. Vergeleken bij vorige dagen noteerde de schelvis nog een gunstig prijsje : f 26 tot f 11. Kabeljauw deed f 34 tot f 18. De makreelprijs bleef laag (f 15 tot f 10) en de haringprijs eveneens met f 14 - f 10. Ook de scholprijzen bleven stabiel ; f 41 tot f 8 voor de middel en kleine soorten. Besommingen : Bloemendaal f 12.250 ; Medan f 11.650 en SCH.117 f 9.200.

ZATERDAG waren binnen de trawlers Haarlem, Vikingbank en de Noordloggers VL.27 Burgemeester Heusdens en voorts 11 loggers en 29 kotters met in totaal 5400 kisten vis, waarvan 825 tong en tarbot, 725 schol, 1625 makreel 625 schelvis, 250 wijting, 450 kabeljauw en 550 koolvis. Het was opnieuw triest gesteld met de prijzen Schelvis tussen de f 15 en f 8 voor 50 kgr. en kabeljauw f 39 tot f 16. Haring ging voor slechts f 12 tot f 10 van de hand ; makreel voor f 15 tot f 10. Het heeft er alle schijn van gehad, dat Nederland zich niet meer interesseerde voor de verse vis en het wachten is op de Hollandse Nieuwe. Middel schol noteerde nog f 46 tot f 38 en ook tong hield zich aan de doorgaans stevige koers, terwijl wijting het zelfs tot f 18 - f 12 bracht. Besommingen : Haarlem f 13.750 ; Vikingbank f 7650 ; VL.27 f 12.800.

MAANDAG — eindelijk enig herstel in de prijzen ! — losten de trawlers Tzonne, Herman, de Noordlogger Beatrice en 53 loggers en kotters. Aangevoerd werden ruim 6300 kisten vis, waarvan 800 tong en tarbot, 1100 schol, 1100 haring, 625 makreel, 650 schelvis, 150 wijting, 750 kabeljauw en gul en 1000 koolvis. De prijzen lagen eindelijk over het geheel iets gunsti-

ger. De handel toonde wat meer interesse en de schelvis had het aan de slechte kwaliteit te danken dat ze slechts f 32 tot f 10 opbracht. Kabeljauw steeg ook iets bij buitenlandse vraag en deed f 74 tot f 19. De middel en grote scholsoorten waren duur en tong eveneens op de oude koers van vorige week. Wijting haalde f 33 tot f 15 ; makreel bracht het tot f 20 - f 11. Haring noteerde f 13 - f 10. Besommingen : Tzonne f 11.550 ; Beatrice f 15.800 ; Herman f 17.000.

DINSDAG waren binnen de trawlers Abraham en Polderman en twee loggers en kotters met 3100 kisten vis, waarvan 400 haring, 700 makreel, 700 schelvis, 175 wijting en 300 kabeljauw en gul en 500 koolvis. Een nog duidelijker herstel trad in en haring en makreel deden daarin respectievelijk mee voor f 17 - f 10 en f 22 - f 10. Schelvis noteerde f 28 - f 13 en kabeljauw bij buitenlandse orders f 101 - f 27. Besommingen : Abraham f 21.150 ; Polderman f 21.100.

WOENSDAG waren aan de IJmuidense afslag drie trawlers en een tiental loggers en kotters. De schepen troffen het na vele weken weer met de prijzen. Er werd aanzienlijk beter genoteerd. Aangevoerd werden 4200 kisten, waarvan 150 tong en tarbot, 275 schol, 150

schar, 350 haring, 550 makreel, 700 schelvis, 500 wijting, 450 kabeljauw en gul en 725 koolvis. De tong was duur door f 2.95 tot f 1.85 te noteren. Schol was eveneens prijzig en maakte f 43 gemiddeld voor de grote en middelsorten. De haring ging weg voor f 16 - f 10 en makreel voor f 29 tot f 12 met een gemiddelde van ongeveer f 23. Schelvis lag hoger in notering dan in vorige dagen en bracht f 30 - f 15 op. Kabeljauw was gevraagd voor de export en deed f 104 tot f 30. Besommingen van Hattem f 20.100 ; Claesje f 20.350 en Vios I f 26.000.

V. CORNEILLIE Jn.

VIS — HARING GARNALEN
Pakhuis 125 — Oostende
Tel. 75789

TE KOOP : HUIS gelegen Muntstraat, 35, Konterdam-Stene, 6 plaatsen. Water. Elektriciteit. Zich wenden : Edw. Hammanstr. 24, Opex, Oostende.

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

IJmuiden

	11-5-1956	12-5-1956	14-5-1956	15-5-1956	16-5-1956
Tongen, grote — Sole, grosse	2,45- 2,35	2,45- 2,35	2,50- 2,10	.....	2,60- 2,40
3/4 tongen — Sole 3/4	2,— 1,80	1,90- 1,75	2,10- 1,90	.....	2,60- 2,20
Bloktongen — Sole moyenne	2,— 1,90	2,— 1,85	2,35- 2,—	.....	2,75- 2,95
Voor-kleine — Petite	2,40- 2,30	2,40- 2,20	2,50- 2,20	.....	2,65- 2,40
Kleine tongen — Toute petite	1,90- 1,75	1,90- 1,75	2,— 1,80	.....	1,95- 1,85
Tarbot, grote — Turbot, gros	1,75- 1,20	1,60- 1,20	1,50- 1,20	1,70- 1,30	1,90- 1,40
Middel — Moyenne	80,— 72,—	74,— 66,—	96,— 64,—	74,—	82,— 74,—
Kleine — Petite	50,— 28,—	60,— 24,—	62,— 33,—	.....	54,— 40,—
Griet — Barbut	.....	55,— 40,—	55,— 48,—	52,—	66,— 63,—
Middel — Moyer	.....	32,— 25,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	40,— 27,—	.....	37,— 34,—
Schol — Plie	.....	.....	39,—	.....	42,—
Grote iek — Grosse	.....	.....	43,—	.....	47,—
Kleine iek — Petite	41,—	46,— 38,—	60,— 44,—	66,—	43,—
Iek 3e slag — 3e sorte	39,—	38,— 34,—	56,— 41,—	67,—	48,—
Platjes — Toute petite	38,— 8,—	43,— 8,—	35,— 9,—	48,— 28,—	48,— 11,—
Schelvis, grote — Aiglefin, gros	24,— 17,—	12,— 9,—	22,— 12,—	18,— 14,—	22,— 16,—
Middel — Moyer	26,— 20,—	13,— 8,—	28,— 12,—	24,— 13,—	26,— 15,—
Kleine — Petit	31,— 11,—	15,— 8,—	32,— 10,—	28,— 14,—	30,— 18,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyer	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon — Perlon	16,— 8,—	13,— 8,—	30,— 12,—	23,— 15,—	25,— 8,—
Grauwe poon — Grondin	34,— 18,—	39,— 16,—	74,— 19,—	101,— 27,—	104,— 30,—
Kabeljauw — Cabillaud	23,— 14,—	23,— 15,—	34,— 15,—	28,— 15,—	34,— 16,—
Gullen — Petit cabillaud	.....	76,— 56,—	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	18,— 8,—	18,— 12,—	33,— 15,—	28,— 16,—	34,— 16,—
Wijting — Merlan	16,— 8,—	19,— 8,—	26,— 10,—	19,— 10,—	35,— 11,—
Schar — Limande	72,— 41,—	72,— 38,—	70,— 43,—	75,— 47,—	80,— 50,—
Steenschol — Sole limande	.....	16,—	20,— 13,—	21,— 16,—	25,— 22,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai — Roussette	.....	.....	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	15,— 10,—	15,— 10,—	20,— 11,—	22,— 10,—	24,— 12,—
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....
Engelse poon — Grondin rouge	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigl. d. Nor.	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	18,—	19,— 13,—	24,— 16,—	.....	.....
Leng — Lingue	.....	.....	25,—	.....	.....
Schartong — Cardine	.....	.....	.....	23,— 17,—	27,— 11,—
Volle haring — Hareng	14,— 10,—	12,— 10,—	13,— 10,—	34,—	36,—
IJle haring — Hareng gurai	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot — Flétan	2,20- 2,—	2,15- 1,50	2,30- 1,80	.....	.....
Koolvis — Colin	15,— 12,—	14,— 9,—	18,— 12,—	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	3,— 2,25	2,50- 2,25
Zeewolf — Loup de Mer	31,— 20,—	29,— 20,—	32,— 22,—	16,— 10,—	18,— 10,—
Pollak — Lieu jaune	22,— 15,—	20,— 15,—	24,— 21,—	33,— 22,—	33,— 20,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	.....	27,— 24,—	32,— 20,—

NIEUWPOORT

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

ZEEBRUGGE

12-5	14-5	15-5	16-5	17-5
27-28	29-31	29-30	29-30	29-30
27-28	29-30	29-30	31	30-32
31-32	31-32	32-33	35-36	38-39
33-36	34-35	36-37	38-39	41-42
36-37	39-40	40-41	40-41	42-43
29-30	31-34	28-29	30-31	29-30
15-17	24-25	22-24	22-24	24-25
12-13	13-14	12-13	17-18	16-17
18-19	14-16	16-17	20-21	21-22
.....	30-32	30	30	30
4-5	6-7	3-5	5-6	6-7
8-9	9-10	9-10	9-10	10-11
12-13	11-12	11-12	13-14	14-15
7-8	7-8	8-9	10-11	9-10
.....	17-18	16-17	17-20	.....
.....	12-13	12-13	14-15	.....
.....	.....	14-15	21-22	.....
13-14	11-12	11-12	14-15	15-16
7-8	7-8	8-9	7-8	7-8
9-10	8	9-10	8-12	11-12
7-8	6-7	6-8	10-11	6-7
4-5	4-5	4-5	4-5	4-5
.....
1-2	1-2	1-2	1-2	1-2
7-8	7-8	9-8	9-10	10
6-7	8-9	8-9	8-9	8-9
6-7	6-7	6-7	7-8	6-7
.....	.....	5-6	18-19	16-17
.....	.....	6	6	8
.....	.....	6	6	8

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 19 MEI

Witte Bank : O.154, O.105,
IJsland : O.236 (350 bennen
kreeft, 100 bennen vis).
Kanaal : O.165, Z.425 (kreeft).
West : O.152.

MAANDAG 21 MEI

Geen verkoop.

DINSDAG 22 MEI

IJsland : O.89, O.293, O.286.
Noordzee : O.262, O.242, O.231,
Z.226.

Kanaal : O.118.

Witte Bank : O.173, O.279, O.243,
O.127, O.214, O.200, O.122, O.284,
O.193, O.345, O.153, O.278, O.266,
O.156, O.119, Z.514, Z.419, N.819,
Z.421, Z.171.

West : N.7, O.33.

WOENSDAG 23 MEI

IJsland : O.85, O.298, O.292.
Noordzee : O.237, O.329, Z.459.
Witte Bank : O.115, O.289, O.132,
O.287.

West : N.211, O.77, O.327, O.36.

VERMOEDELIIK

Van 120 tot 239 pk :

11-5 : O.77 (W).
12-5 : O.15 (W).
15-5 : O.267 (W).
17-5 : O.532 (W), O.196 (W),
O.184 (W).

IJSLANDSE VISSORTEN

	14-5-1956	15-5-1956	16-5-1956
Schelvis groot	4,20- 8,—	4,40-11,—	5,80-13,40
Midd.	3,— 4,80	2,60- 5,20	3,20- 4,40
Klein	2,40- 3,80	2,40- 2,80	2,40- 3,20
Kabeljauw	4,40- 7,—	4,60- 7,—	6,20- 8,40
Gullen	2,60- 5,20	2,69- 5,20	4,80- 6,60
Wijting	.....	4,80	3,80- 4,—
Schaat	16,— 17,—	.....	12,— 19,—
Zeebaars	11,50	10,60	.....
Leng	3,80- 4,40	4,80- 5,20	.....
Schartong	.....	9,— 9,60	.....
Heilbot	13,— 30,—	13,70-33,—	12,— 30,—
Koolvis	4,40- 5,—	4,80- 5,20	4,80- 5,20
Hondstong	.....	1,70- 6,—	.....
Zeeewolf	6,60	2,80- 6,—	5,40
Platen	8,20	.....	10,—

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
12-5	2	10.466	154.800			
14-5	22	207.950	1.814.635			
15-5	15	396.800	2.223.628			
16-5	24	188.350	2.093.231			
Tot.	63	803.566	6.286.294			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

8-5	39	5.214	69.653	10,—	17,—	13,35
9-5	46	6.497	63.208	6,50	18,—	9,72
10-5	2	294	7.033	21,—	25,—	23,92
11-5	41	5.673	76.618	10,—	17,—	13,50
12-5	36	4.973	63.333	10,—	16,—	12,73
14-5	45	7.657	79.007	3,—	12,—	10,31

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

9-5	59	11.878	234.604	15,—	23,—	19,75
11-5	55	12.925	295.836	16,—	28,—	22,73
12-5	62	13.674	152.291	16,—	19,—	11,13
14-5	58	11.755	162.953	8,—	9,—	13,54
15-5	58	12.454	139.349	6,—	17,—	11,18
16-5	56	11.466	142.617	9,—	17,—	13,31

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	24	3.849	42.509	9,2 0	13,50	11,04
12-5	15	2.982	26.588	6,80	12,00	8,91
14-5	24	4.178	37.972	6,70	11,50	9,08
15-5	23	3.940	28.920	5,90	10,50	7,34
16-5	23	3.730	31.503	4,40	11,50	8,44

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

11-5	5	2.889	42.042			
12-5	1	101	2.720			
14-5	10	7.251	107.557			
15-5	1	180	1.657			
16-5	13	18.365	251.667			

**OPBRENGST DER
VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE**

WOENSDAG 9 MEI

Z.583	12	70	44.220
Z.445	13	70	54.270
Z.24	5	50	47.180
Z.518	6	40	28.350
Z.415	4	40	25.570
Z.504	12	55	38.330
Z.323	6	04	32.860
Z.407	6	60	37.300
Z.30	5	50	40.830
Z.435	11	55	37.810
Z.517	5	35	23.130
Z.201	6	80	56.940
Z.544	7	45	41.830
Z.445	5	50	42.760

ZATERDAG 12 MEI

Z.431	6	30	18.500
Z.251	6	50	43.080
Z.186	9	55	29.190

MAANDAG 14 MEI

Z.507	7	50	35.890
Z.458	8	65	50.140
Z.462	9	85	70.050
Z.541	6	45	26.020
Z.456	8	75	61.790
Z.408	8	55	36.300
Z.512	6	35	26.830
Z.519	7	40	21.600
Z.460	13	100	59.460

DINSDAG 15 MEI

Z.550	7	35	24.740
Z.515	5	50	41.880
Z.727	5	40	33.320
Z.544	4	45	31.900
Z.400	9	80	50.760
Z.406	5	40	60.990
Z.552	7	80	50.040
Z.480	6	45	44.530

WOENSDAG 16 MEI

Z.443	10	85	74.900
Z.201	5	45	43.420
Z.445	5	60	38.470
Z.454	5	45	41.670
Z.30	5	60	49.430
Z.517	5	40	34.290
Z.470	9	55	49.230
Z.449	7	65	48.730
Z.467	5	45	38.310
Z.477	6	60	43.690
Z.24	5	55	49.980
Z.523	6	50	82.150
Z.560	6	55	57.460
Z.463	12	85	77.840
Z.323	5	50	42.480

DONDERDAG 17 MEI

Z.455	4	65	36.150
Z.415	4	40	27.360
Z.562	5	35	28.970
Z.548	6	80	51.580

GENT

VAN 5 MEI TOT 11 MEI 1956

Tongen, grote 3/4 in kg. 50-55 ;
Tongen v/kleine 48-52 ; Tarbot gro-
te 90 fr. ; kleine 34 ; Grote iek 27-
32 ; Iek 3e slag 22-24 ; Schelvis
grote 50 ; Kleine 22 ; Rog 20-23 ;
gekuist 45 ; Kabeljauw 24-35-40 ;
Gullen 18-24 ; Wijting 16-18 ;
Hondshaai gepeld, 44 ; Makreel 24-
22 ; Rode knorhaan 22 ; Koolvis 24
Verse garnalen 60-40 fr.

BRUSSEL

VAN 5 MEI TOT 11 MEI 1956

Tongen, grote 3/4 in kg. 50-55 ;
Tongen : repen, 140 fr. ; Tongen
v/kleine 68-75 ; Tarbot grote 110 ;
Tarbot midd. 70 ; Tarbot kleine 45
Kleine iek 28-35 ; Schelvis midd. 32-
40 ; Rog, vlerken 62-70 ; Kabeljauw
30-35-40-50-60 ; Hozemondhamme,
60 fr. ; Wijting 22-26 ; Steenschol
35 ; Rode Knorhaan 29-32 ; Zee-
baars, repen 45 ; Koolvis 35 ; Ver-
se garnalen 30-50 fr.



FIRMA

**R. Huysseune
ZEEBRUGGE**

Export Import
TELEFOON : Priv. 840.06
Mag. 841.41 - 841.42

Vis & Garnalen in 't Groot
Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in de grote centra
Verzending
in gans 't land

VISHANDEL EN NIJVERHEID

TOELAGE AAN SCHEEPSJONGENS

Zoals gemeld is de gemeenteraad van Oostende op een voorstel van dhr Vroome om een som voor te behouden voor het verlenen van een toelage aan scheepsjongens ter visserij. Zopas heeft het stadsbestuur een schrijven ontvangen van het Gemeentebestuur van Heist, dat inlichtingen vraagt over die toelating.

Over de modaliteiten van toekenning is evenwel nog niets beslist terwijl anderzijds de goedkeuring van de hogere overheid nog niet bekomen werd.

Tijdschrift «Wandelaer et Sur l'Eau»

Wandelaer et sur l'eau voor mei is einde vorige week verschenen. Dit prachtig maritiem tijdschrift bevat een artikel over de 32e kruistocht van de Mercator, over moderne koopvaardij schepen welke de haven van Antwerpen aandeden over de avonturen van de «Turquoise» der Cockerillij van de hand van P. Scarceriaux, over het maritieme vervoer van mineralen, van de dieselmotoren Carels, La Meuse, Sulzer, over de nieuwe oorlogsmarinevaartuigen en yachting. Dit maandtijdschrift, welke in alle bibliotheken thuishoort, kost slechts 25 fr en is verkrijgbaar in Noordzee Boekhandel, Vindictive-laan, 22, Oostende.

BACTERIEN IN VISKISTEN

De bacteriën, die zich op de huid en in de ingewanden van de vis bevinden, blijven in leven en vermenvuldigen zich met miljoenen.

Deze bacteriën zijn er in de eerste plaats oorzaak van, dat de vis van zijn kwaliteit verliest, en slecht wordt.

Sterk inzouten vernietigt de meeste soorten bacteriën. Toch zijn er sommige soorten welke verder in leven blijven en zich verder vermenvuldigen: het zijn deze die het rood worden van het visvlees veroorzaken.

In Aberdeen, alsmede in andere havens werden proeven genomen, om de soorten en het aantal bacteriën vast te stellen, welke te vinden zijn op de binnenzijde van de viskisten. Tevens werden de beste methodes gezocht om deze kisten te reinigen.

Er werd vastgesteld, dat ongeveer de helft van de zich in de kisten bevindende bacteriën behoren tot de Coryne-groep, alhoewel deze groep slechts 5% uitmaakt van de zich op de vis bevindende bacteriën.

Hoe dit mogelijk is kon nog niet uitgemaakt worden.

DE GEMEENSCHAPPELIJKE BENELUX-MARKT

Onder deze titel publiceert het bulletin «Handelsvoorlichting» van de Belgische Dienst voor de Buitenlandse Handel een overzicht over de toestand van de Beneluxmarkt en uitwisseling van goederen.

Er blijven niet veel beperkte produkten meer over, hiervan zijn dan nog 50 t.h. landbouwprodukten 25 t.h. produkten van de chemische nijverheid en 25 t.h. andere produkten.

Bij de invoer in Nederland uit België, invoer in België uit Nederland, vinden we enkel nog vermeld GEPELDE GARNAAL.

Verder is er nog een reeks produkten die uit derde landen worden ingevoerd en die niet opgenomen zijn in het vrij verkeer onder de Beneluxlanden. Deze zijn, voor wat de visserij betreft:

ex 19 a : paling
ex 19 b : verse zeevis, met uitzondering van spiering.

ex 20 a : gezouten haring (droog en vers) gerookte

ex 21 a : garniaal

Dezelfde producten komen dan verder nog voor op de lijst van dollarprodukten die uitgesloten zijn van het vrijverkeer onder de partners.

HAVENTRAFIK ZEEBRUGGE

Tijdens de afgelopen week kwamen volgende zeeschepen de haven van Zeebrugge binnengevaren om er hun goederen te lossen of om een nieuwe lading op te nemen:

Het Ned. m.s. «Glory» kwam met 295 T. stukgoederen binnengevaren van Caen en vertrok op ballast naar Rotterdam.

Het Duits m.s. «Alexandra Sartory» kwam met 134 T. stukgoed binnengevaren van Montreal en vertrok verder op ballast naar Rotterdam.

Het Duits m.s. «Karl Mathies» kwam op ballast in van Shoreham en vertrok met een lading van 914 T. cokes naar Sonderborg.

Het Belg. m/s «Nijverheid» kwam binnengevaren van Antwerpen met 358 T. diesel-oil en vertrok op ballast naar Antwerpen.

Het Engels m.s. «Yarmouth Trader» kwam met 381 T. stukgoed in van Barry en vertrok op ballast naar Antwerpen.

Het Frans s.s. «Suffren» kwam op ballast in van Boulogne en vertrok met 115 T. fuel-oil terug naar Boulogne.

Het Belg. m.s. «Nijverheid» kwam met 358 T. diesel-oil van Antwerpen en vertrok opnieuw op ballast naar Antwerpen.

Het Frans s.s. «Skagerak» kwam op ballast van Boulogne ingevaren en vertrok met 30 T. gas-oil terug naar Boulogne.

Het Ned. m.s. «Weltevreden» ingevaren op ballast van Rotterdam en vertrok met 20 T. stukgoed naar de haven van Port Said.

Het Frans s.s. «Otterbank» kwam op ballast in van Boulogne en vertrok met 54 T. gas-oil terug naar Boulogne.

Het Frans s.s. «St. Ide» kwam op ballast ingevaren van Boulogne en vertrok met een lading van 68 T. fuel-oil terug naar Boulogne.

Het Engels m.s. «Pluto» kwam met 113 T. stukgoederen ingevaren van Barry en vertrok op ballast naar Antwerpen.

Het Frans s.s. «R.P. Yvon» kwam op ballast van Boulogne binnengevaren en vertrok met 101 T. fuel-oil terug naar Boulogne.

Het Indische s.s. «Jalazap» kwam op ballast in van Londen en vertrok met 434 T. onderdelen van spoorwagens naar Ceuta.

Het Engels m.s. «Greenfinck» is op ballast ingevaren van Antwerpen en vertrok met 322 T. stukgoed naar Tilbury.

Het Ned. m.s. «Glory» kwam met 296 T. stukgoed ingevaren van Caen en vertrok verder op ballast naar Antwerpen.

Het Noors s.s. «Granville» kwam met 8.909 T. steenkool van Newport News ingevaren en vertrok met een lading van 205 T. diesel-oil naar Hampton Roads.

Het Frans s.s. «Houtin II» kwam op ballast ingevaren van Boulogne en vertrok met 58 T. gas-oil naar Boulogne.

Het Duits m/s «Neidenfels» kwam op ballast ingevaren van Rotterdam en vertrok met een lading van 173 T. stukgoed naar Valona.

Het Ned. m.s. «Neptunus» kwam met 396 T. kolen ingevaren van Goole en vertrok op ballast naar Delfzyl.

Het Frans s.s. «St. Adrien» kwam op ballast ingevaren van Boulogne en vertrok met 75 T. gas-oil naar Boulogne.

Het Russisch s.s. «Vitegra» kwam op ballast van Londen ingevaren en vertrok met een lading van 1.430 T. cokes naar Stockholm.

Het Duits m.s. «William» kwam met een lading van 95 T. standaardhout ingevaren.

Het Duits m.s. «Jenniporr» kwam op ballast ingevaren van Honfleur en vertrok met 520 T. cokes naar Copenhagen.

Het Ned. m.s. «Tukker» kwam op ballast van Rotterdam ingevaren en vertrok met een lading van 300 T. aardappelen naar Göteborg.

Het Ned. m.s. «Maartje» kwam op ballast ingevaren van Antwerpen en vertrok met een lading van 365 T. aardappelen naar Middlesborough.

Het Ned. m.s. «Hoop op Zegen» kwam met 189 T. oud-ijzer ingevaren van Naskov en vertrok op ballast naar Oostende.

Het Ned. m.s. «Senior» kwam van Duinkerken op ballast onze haven binnengevaren.

HAVEN ZEEBRUGGE STATISTIEK

In april 1956 zijn 150 zeeschepen, metende 209.504 ton, de haven binnengelopen, tegen 100 zeeschepen, metende 145.657 ton in april 1955.

De ladingen in april 1956 bedroegen 52.288 ton bij de aanvoer en 31.154 ton bij de uitvoer, tegen respectievelijk 24.444 ton en 21.942 ton in april 1955.

Gedurende de eerste 4 maanden van 1956 boekte men 596 zeeschepen metende in totaal 813.457 ton met en 140.927 ton goederen bij de uitvoer, tegen 409 zeeschepen, metende 568.995 ton met 95.947 ton goederen bij de aanvoer en 88.140 ton goederen bij de uitvoer gedurende de eerste 4 maanden van 1955.

De algemene goederenbeweging gedurende de eerste 4 maanden van 1956 bedraagt 584.022 ton tegen 389.408 ton gedurende de eerste 4 maanden van 1955.

**VISHANDELAARS !
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD !**

Onderzoeksraad voor Zeevaart

Aanvaring van de Z. 458 met Franse trailer

Het vergaan van de O.178 en de O.315

Een paar strandingen behandeld

Vorige week woensd* zetelde de onderzoeksraad voor scheepvaart en velde twee vonnissen terwijl enkele andere zaken opnieuw voorkwamen.

AANVARING VAN DE Z.458 «DE DRIE GEZUSTERS»

Op 14 juli 1955 rond 14 u. deed er zich tussen het Belgisch vissersvaartuig Z.458 en het Franse vissersvaartuig B.2469 een aanvaring voor, tengevolge waarvan de Z.458 rechtstreeks schade opliep aan zijn stuurboord-zijde en onrechtstreekse aan zijn bakboord-zijde.

De Z.458, na door de B.2469 op sleeptouw te zijn genomen tot aan het lichtschip «Noord-Hinder», vervoegde nadien op eigen krachten de haven van Zeebrugge op 15 juli 1955 om 8.15 u.

Ter Openbare Terechting van 11 januari en 28 maart 1956 nam de Raad betrokken schipper Jonckheere Léon alsook de getuige Poniaert Gilbert in verhoor.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

De posities der aanvaring opgegeven door de schippers der beide vaartuigen kunnen met de werkelijkheid niet overeenstemmen. In plaats van 52°56' N. en 1°34' W. zoals opgegeven door de schipper van de B.2469 dient gelezen 52°56' N. en 1°34' O. In plaats van 52°57' N. en 2°32' O. zoals opgegeven door de schipper van de Z.458 dient gelezen 52°57' N. en 1°32' O.

Op 14 juli 1955 deed het H.W. te Dover zich voor rond 17.39 u. G.M.T. zodat de aanvaring tussen de Z.458 en de B.2469 zich voordeed ongeveer 4 1/2 u. vóór het uur van H.W. te Dover.

Op het ogenblik der aanvaring zette de tijdstroom in het 147° waar het een snelheid van ongeveer 2 mijl per uur t.z. weze ongeveer 1m. per sec.

Volgens de verklaring van de schipper van de Z.458 bedroeg de zichtbaarheid ongeveer 100 meter.

Volgens de verklaring van de B.2469 heerste er zware mist. De motor werd op halve kracht gezet, zodat het vaartuig een snelheid liep van 4 mijl per uur, weze ongeveer 123 m. per min. of 2. m. per sec.

Volgens de verklaring van de schipper van de B.2469 begon de opsleping van de Z.548 op 14 juli 1955 te 14 u. en kwam tot een einde op 15 juli 1955 te 2.15 u. t.z. na gedurende 12 u. 15' een afstand van ongeveer 95 mijl te hebben afgelegd, t.z. dat de opsleping uitgevoerd werd aan een gemiddelde snelheid van ongeveer 8 mijl per uur, weze dan 4 m. per sec.

Tussen 14 juli 1955 14 u. en 15 juli 2.15 u. was het weder onveranderd gebleven en de zichtbaarheid even bekrompen.

De schipper van de B.2469 ver-

klaart dat de man op de uitkijk een mistklok hoorde luiden op Sb. vóór.

De schipper van de Z.458 hoorde een lange stoot, mistsein van een varend vaartuig ; insgelijks op Sb.

De schipper van de Z.458 maakt geen gebruik van het attentiesein voorzien door regel 15 c IV, noch van dit voorzien door regel 28 b.

BESLUIT :

Al het hierboven overwogen en in acht nemend :

a) De verplichtingen opgelegd door regel 16 deel C 1, regel 24 van het internationaal reglement tot voorkoming van aanvaringen op zee de betekenis die in het algemeen aan «matige vaart» wordt en dient gegeven ; alsook het feit dat het een ongeschreven wet is uit te wijken voor ten anker liggende vaartuigen ;

b) De tekst van regels 15 C IV en 28 b, alsook de verplichtingen opgelegd door regel 29 van bovenvermeld internationaal reglement ;

c) Dat het losgooien van de vislierrem dient aanzien als een poging van het laatste ogenblik, om te trachten de dreigende aanvaring te voorkomen.

Komt de Raad, zich steunend op de inlichtingen en gegevens te zijner beschikking, tot de konklusie dat met betrekking tot de aanvaring die zich op 14 juli 1955 rond 14 u. heeft voorgedaan tussen de Z.458 en de B.2469, geen beroepsfouten die 'n oorzakelijk verband zouden kunnen staan met de aanvaring, ten laste van schipper Jonckheere Léon kunnen gelegd.

De Raad is nochtans van oordeel dat :

De bestaande reglementen in ieder geval en ten allen tijde dienen toegepast, en geëerbiedigd.

Alhoewel in de bestaande weersomstandigheden het geven van het toegelaten gewent en zelfs geboden was volgens het gewone goede zee-mansgebruik, met dien verstande dat, gezien de B.2469 het mistsein van de Z.458 had gehoord, de bekrompen zichtbaarheid en de snelheid van de B.2469, het niet geven van dit sein toch geen terugslag heeft gehad op het verloop der gebeurtenissen ;

Het niet geven van een attentiesein dan toch als een naligheid dient te worden aanzien vanwege de schipper van de Z.458.

EEN VERMANING

Om die redenen spreekt de Raad tegen schipper Jonckheere Léon van de Z. 458 een vermaning uit en verwijst hem in de gerechtskosten.

HET VERGAAN VAN DE O.315 OP DE N.O. KUST VAN SCHOTLAND

De O.315 «Béatrix-Fernande» verliet op 3 december 1955 de haven van Oostende ten einde de visserij te gaan bedrijven in de Moray Firth

Op 14 december 1955 rond 21.45 u. liep de O.315 vast op de rotsen ongeveer 2 mijl west van Gardenstown (N.O. kust van Schotland) en

ging aldaar reddeloos verloren.

De bemanning van de O.315 bestond uit :

Ketelers Roméo, schipper ; Caulet Hector, stuurman ; Van de Castele Emile, matroos ; Maes Jozef, motorist ; Jooris Pierre, matroos ; Van de Castele Eduard, matroos ; Praet

Frans, smeerder.

Tengevolge van vermeld ongeval viel het leven der drie eerst genoemde bemanningsleden te betreuren.

Van de Castele Emiel, werd nog vóór de redding van de andere vissers op het strand gevonden.

Schipper Ketelers spoelde aan op 3/1/1956 en werd op 6/1/1956 gepatriëerd.

De Raad werd geroepen de omstandigheden en de oorzaken te onderzoeken en vast te stellen van het vergaan van de O.315 «Beatrix-Fernande»

Ter Openbare Terechting van 11 januari 1956 nam de raad de genaamden Jooris Pierre, Maes Joseph Vandecasteele Eduard, Praet Frans en Geldhof Jean onder eed in verhoor.

Uit een en ander is het de Raad gebleken :

De O.315 «Beatrix-Fernande» liep vast op de N.O. kust van Schotland ongeveer 2 mijl vogelvlucht west van Gardenstown of 4 mijl oost van Banff.

Op 14.12.55 deed het L.W. te Banff zich voor rond 18.54 u. G.M.T.

Op 15.12.55 deed het H.W. te Banff zich voor rond 0.36 u. G.M.T. met een gemiddelde rijzing van 9.6 voet.

Op het ogenblik van het vastlopen van de O.315 bedroeg de getijhoogte op de plaats der stranding ongeveer 7 voet boven het gemidd. peil van laag water springtij.

Op 14.12.55 deed het H.W. te Dover zich voor rond 11.03 u. en 23.21 uur G.M.T.

Op het ogenblik van het vastlopen zette de tijdstroom west.

De 20 vadem diepte, ten opzichte van het gemiddeld peil van laag water springtij, ligt op ongeveer 2.5 mijl afstand van de plaats der stranding van de O.315.

De omstandigheden en het verloop der gebeurtenissen van het vastlopen van de O.315, kunnen volgens de mening van de Raad samengevat als volgt :

De O.315 bedreef zijn visserij ergens aan de zuidelijke kant van de ingang van de Moray Firth. De visserij werd stil gelegd rond 16 u. ingevolge het slecht weder en de schipper besloot te gaan schuilen onder de kust van Banffshire. De koers werd landwaarts gezet met de motor op langzaam.

Rond 18 u. werd de motor stilgelegd en het vaartuig bijgelegd dwarszee Bb. hals, het bazaarzeil bij.

Rond 20 u. werd opnieuw op langzaam vooruit gevaren en rond 20.45 uur werd de motor opnieuw stilgelegd.

Te 21 u. gaf de schipper de wacht over aan matroos Jooris met als onderrichting : regelmatig te diepen, het vaartuig te laten drijven gedurende 1 1/2 u. en dan terug op gang te zetten met koers Z.O. tot Z.O. ten oosten ; verwittigen indien iets niet juist was of de wind veranderde.

De O.315 liep rond 21.45 u. vast op de rotsen, dicht onder de kust.

Twee leden der bemanning konden zwemmend hun leven redden, drie anderen werden gered dank zij de tussenkomst van de Britse red-

dingsploegen met wippertoestel van Banff en Gardenstown ; de schipper Ketelers Romeo, matroos Van de Castele Emiel, en stuurman Caulet Hector gingen jammerlijk verloren.

De O.315 kon niet vlot gebracht worden en dient aanzien als totaal verlies.

BESLUIT VAN DE RAAD

Zich steunend op hetgeen voorafgaat is de Raad van mening de volgende konklusies te kunnen formuleren ;

1) Schipper Ketelers Romeo moet op het ogenblik dat hij de wacht overgaf aan matroos Jooris onwetend zijn geweest betreffende de juiste positie van zijn vaartuig en zich heel wat dichter onder de kust bevonden hebben dan hij waande ; anders zou hij zeker de brug niet hebben verlaten en de wacht toevertrouwd aan een matroos, met de onderrichtingen zoals hierboven vermeld.

De Raad beschikt echter niet over de gewenste gegevens om de juiste redenen en oorzaken dezer onwetendheid te bepalen en bijgevolg de handelwijze van schipper Ketelers te beoordelen.

2) Indien er om 21 u., ogenblik dat de schipper de brug verliet, bij middel van de dieptemeter 20 vadem gediëpt werd, dan is het onmogelijk dat de O.315 bijliggend onder Bb. hals, het bezaanzeitje bij met een z.o.-lijke storm, op 45 minuten en à fortiori op 10 minuten van een diepte van 20 vadem naar de plaats der stranding zou gedreven zijn.

Ofwel zijn de uren opgegeven in het verslag van motorist Maes, die nochtans overeenstemmen met deze vermeld in de verklaring van matroos Jooris onjuist en dan is het mogelijk dat de O.315 langer heeft gedreven, dat de schipper langer van de brug afwezig is geweest en dat matroos Jooris verwaarloosd heeft regelmatig te diepen, ofwel toch regelmatig heeft gediëpt doch met een defekt dieptetoestel.

Ofwel stemmen de opgegeven uren waarover sprak met de werkelijkheid overeen en dan moet, de O.315 zich vóór 21 u. reeds op een plaats bevonden hebben waar de diepte min dan 20 vadem bedroeg, schipper Ketelers zowel als later matroos Jooris verwaarloosd hebben voldoende te diepen, ofwel gediëpt hebben bij middel van een defekte dieptemeter.

De Raad beschikt hier evenmin over de nodige elementen en voldoende gegevens, om met zekerheid te kunnen zeggen of matroos Jooris ja dan niet de gegeven onderrichtingen van de schipper heeft gevolgd en of de dieptemeter, waarvan hij zich eventueel bediende, zich wel in goede staat van werking bevond.

3) Schipper Ketelers Romeo heeft zekere verduisteringen van aan de wal gebruikte zoeklichten te goeder trouw aanzien als morseseinen en er een bepaalde betekenis aan gegeven.

Na al het hierboven grondig te hebben overwogen en alhoewel de Raad de mening is toegedaan dat het vastlopen van de O.315 «Beatrix-Fernande» waarschijnlijk in hoofdzaak dient toegeschreven aan de hevige woedende storm en de uiterst slechte weersomstandigheden, is de Raad niettemin van oordeel dat hij niet over voldoende nauwkeurigheden, inlichtingen en gegevens beschikt om met zekerheid alle oorzaken van het vastlopen en het vergaan van de O.315 te bepalen.

Om die redenen stelt de Raad betrokken matroos Jooris P. buiten zaak en verstaat dat de gerechtskosten ten laste van de Staat zullen blijven.

VERGAAN VAN DE O.176

De Raad hoorde vervolgens het rekvisitoor van rijkskommissaris Plumyers in verband met het vergaan van de O.176 «Atlantic» na een aanvaring op 5 november ll. in de Noordzee met de O.243 «Gabrielle-Denise». De rijkskommissaris was van oordeel dat beide schippers tamelijk erge beroepsfouten bedreven hebben. Voor schipper Beyen vroeg hij dertig dagen schorsing, voor schipper Rafaël Lambrecht van de O.176 vroeg hij 20 dagen schorsing. Mr Felix, verdediger van schipper Beyen, hield vervolgens een pleidooi, waarin hij liet uitschijnen dat de oorspronkelijke fout in deze aanvaring ligt bij schipper

Lambrecht van de O.176. Een van de bemanningsleden van de O.176. Van Billefont, heeft trouwens op een vorige zitting verklaard, dat hij geweigerd had het manoeuvreer uit te voeren dat hem door schipper Lambrecht was bevolen geworden. Anderzijds heeft schipper Lambrecht zijn manoeuvre slechts aangekondigd. Naar Mr Felix beweerde was het voor schipper Beyen omzeggens niet mogelijk de botsing te vermijden, vermits hij door het verkeerd manoeuvreer van Lambrecht danig in de war was gebracht. De raad zal op woensdag 23 mei e.k. uitspraak doen.

VERSCHILLENDE STRANDINGEN

De rijkskommissaris sprak dan ook zijn strafvordering uit inzake de stranding op 13 mei van de O.243 ter hoogte van de Deense kust.

Waren hierin betrokken, schipper Beyen en stuurman Cogghe. Rijkskommissaris Plumyers verweet schipper Beyen dat hij zijn juiste vertrekpositie niet gekend had en op zijn vaart evenmin rekening had gehouden met het getij dat hem geweldig naar de kust dreef. Aan stuurman Cogghe die dat trouwens openhartig bekende, legde de rijkskommissaris ten laste het feit dat hij zich vergist had bij het aflezen van de dieptemeter. Het is immers klaar, dat hij, zo hij deze vergissing niet had bedreven hij tijdig de schipper had kunnen verwittigen dat het vaartuig meer en meer in ondiep water voer. De rijkskommissaris stelde voor schipper Beyen en stuurman Cogghe voor 15 dagen te schorsen. De Raad zal uitspraak doen op woensdag 6 juni e.k.

Meester Felix verdedigde Beyen ook in deze zaak en was van oordeel dat de stranding te wijten is aan

een samenloop van spijtige vergissingen.

Tenslotte droeg de rijkskommissaris ook nog zijn strafvordering voor in de zaak van de drievoudige stranding voor Duinbergen op 21 februari jl.

Er hing een dikke mist en de drie boten twamen één voor één op dezelfde golfbreker terecht. Zij konden gelukkig, en zonder enige schade opgelopen te hebben, op eigen kracht weer vrij komen. De drie boten waren op weg naar Zeebrugge en de Z.501 voer aan de leiding. Het staat vast dat spijs de potdikke mist de drie vaartuigen fullspeed hebben gevaren. Allen hebben zij daarbij nog verkeerde mistsignalen gegeven, terwijl zij onwetend waren van hun positie. In acht nemend verschillende omstandigheden vroeg de rijkskommissaris voor schipper Victor Aekx van de Z.501 : 15 dagen schorsing, voor schipper Jan Van Torre van de Z.525 en schipper L. Meyers van de Z.404 elk 20 dagen schorsing. De Raad zal op woensdag 6 juni e.k. uitspraak doen.

Brief uit Yerseke

Nr 593

YERSEKE 12-5-'56

HET ZAADVISSEN

Zoals we vorige week reeds schreven, verliep het zaadvissen de eerste en ook de tweede week zeer goed. Veel zaad is reeds uitgezaaid en het heeft er wel enige schijn van, dat er nu niet veel meer te vissen valt. De meeste vissers waren reeds donderdagavond thuis. De volgende week mag nog worden gevist maar voor de derde week, zijn de verwachtingen niet groot meer. We krijgen zo de indruk dat reder-kwerker volop zaad genoeg heeft uitgezaaid. Er is in ieder geval meer dan genoeg gezaaid om een flinke voorraad mosselen voor het aanstaande seizoen te kunnen verwachten. Hopelijk we dat 't gezaaide vlug groeit en straks een goede viskwaliteit zal kunnen worden bekomen.

EEN ANTWOORD OP DE VRAAGTEKENS IN ONS BRIEFJE VAN VORIGE WEEK

Er stond een ophaalbare brukdenning. De Brukdenning zijn de planken die de bodem vormen in het visruim. Gewoonlijk bestaat die bodem uit naast elkaar liggende planken op de spanten van het ruim. Er zijn reeds verscheidene jaren enige grote mosselkotters welke die bodem uit een aan elkaar verbonden geheel lieten aanbrengen. Met de nodige voorzieningen kan deze bodem door de motor worden opgedraaid, zodat de lading steeds boven de bovenkant van 't schip wordt op-

geheven. Dat dit het uitzaaien van 't geviste zeer vergemakkelijkt, laat zich zeer goed verstaan. Wijl een ander uiterst sterk gemaakt dient te worden, zijn de kosten van een dergelijke inrichting nog al aan de hoge kant en ook is niet ieder schip ervoor geschikt of geschikt te maken en dient er eigenlijk bij nieuwbouw te worden gerekend.

DE OESTERVERNIETIGING

Deze week waren we er getuige van hoe een partij tot voor kort zo gewilde 5 en 6 nullen werd ingeladen om te worden vermalen. Verleden week lazen we dat de kwekers blij waren dat de overgeschoten 5 en 6 nullen werden uitgeschakeld.

Ze hebben er van 't najaar geen last meer van. Neen van deze niet, maar zou de te verwachten voorraad voor 't volgende seizoen niet even veel (of nog meer) moeilijkheden geven? Wat er voor 't nieuwe seizoen gaat gebeuren, schijnt gelet op 't vele geroep om vrij geven van de oesterhandel, niet twijfelachtig. Maar velen die hard om vrije handel schreeuwen, hebben als het er op aankomt toch nog wel liever een regeling die (misschien) het allerergste voorkomt. Maar ja het lijkt wel eens flink om hard te roepen en te schreeuwen. Hoewel het oude seizoen nog niet helemaal geëindigd is, dient er toch nu reeds flink aangepakt te worden om op tijd iets voor mekaar te zetten dat kansen biedt op een niet al te slechte gang van zaken.

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

TWEË BIJ ROEIWEDSTRIJDEN

De Visserijschool te IJmuiden heeft zaterdag met twaalf leerlingen onder leiding van hun leraar J. Gravemaker deelgenomen aan de nationale roeiwedstrijden te 's Gravenhage. Er werd tegen de visserijscholen uit de andere vissersplaatsen in Nederland geroeid. IJmuiden werd tweede, na Katwijk, dat als eerste eindigde. De visserijschool te Den Helder werd derde en vierde was Scheveningen.

HAVEN SCHEVENINGEN WORDT VERBETERD

De minister van Verkeer en Waterstaat, mr Algera heeft woensdag in de tweede kamer de vele opmerkingen verantwoord die zijn gemaakt in verband met de begroting van Verkeer en Waterstaat voor dit jaar. Verblijvend was daarbij voor de Scheveningers de verklaring, dat de minister Algera zijn in 1951 aangenomen afwijzen de houding inzake een nieuwe buitenhaven in Scheveningen had herzien, Binnenkort kan een plan worden opgemaakt.

KOK VL.7 MET HERSENSCHUDDING AAN WAL

De «Ada» VL.7 een nieuwe motorlogger, die van IJmuiden uit ter vsvangst gaat, was vorige week woensdag nog niet lang buitengaats, toen de schipper al moest besluiten terug te keren naar IJmuiden. Hij deed dit op advies van een arts in het Rode Kruisziekenhuis Den Haag.

De kok van de Ada was namelijk steil achterover over het merkel van een der deuren gevallen en daarbij zo ongelukkig terecht gekomen, dat de man een gat in het hoofd en een hersenschudding opliep. Met een ziekenauto is de kok, die afkomstig is uit Scheveningen, naar het ziekenhuis te Den Haag overgebracht.

FIGEE BOUW FRANSE MOTORTRAWLER

De werf I.S. Figee te Vlaardingen heeft deze week opdracht ontvangen tot het bouwen van een motortrawler voor Franse rekening.

De afmetingen van het schip, waarin een 580 pk «Werkspoor» hoofdmotor zal worden opgesteld, zijn : lengte over alles 34 m, lengte tussen de loodlijnen 29.50 m, breedte moulded 6.80 m, holte op 1/2 l. 4.20 m., Diepgang achter 4.10 m., (gemeten zonder kiel), diepgang voor gemeten zonder kiel 3.05 m., inhoud van het visruim ong. 120 kubieke meter, inhoud brandstofbunker 50 ton en inhoud drinkwatertank 7 ton. Het schip zal voorts worden voorzien van een motortrawler en de nodige hulpagregaten.

LOONSVERHOOGING BIJ IJMUIDENSE REDERIJEN

Tal van IJmuidense bedrijven en rederijen hebben er na bespreking met de erkende vakorganisaties in toegestemd om een loonsverhoging van zes procent, een uitkering in zins van drie procent over t jaarloon van 1955, verhoging van de vacanti toeslag van twee tot vier procent en uitbreiding van het aantal vacantedagen.

Tot de rederijen, die hierin hebben toegestemd - de regering liet deze mogelijkheden voor elke bedrijfstak open - behoren o.m. de N.V. Visserij Onderneming DE VEM, de N.V. Visserijmaatschappij Petten, de rederij Limburgia. Het betreft hier alleen het walpersoneel van de rederijen.

Voorts heeft ook de Trading Oil Company te IJmuiden tot een zelfde maatregel besloten, terwijl enige vishandelaren al toezegging hebben gedaan de zes en drie procent uit te keren. De Nederlandse Bond van Vervoerpersoneel (NVV) was vorige week van mening, dat deze vrijere loonvorming het karakter draagt van een loonronde, waaraan geen enkel IJmuidens bedrijf zal ontkomen.

«CURACAO» TE WATER GELATEN

Bij de scheepswerf de Dageraad te Woubrugge is zaterdagmiddag onder grote belangstelling de nieuwe trawler «Curacao» voor de nieuwe IJmuidense visserijmaatschappij «IJssee» te watergelaten. De echtgenote van de reder, mevr. C.F. Gouda-Moesman, heeft het schip gedoopt en daarmee gleed de eerste trawler van de nieuwe helling van deze scheepswerf. De directeur van de werf, de h. J.H. Boot zal thans op deze dwarshelling een zusterschip van de KW.12 op stapel laten zetten.

Dhr Boot herinnerde tijdens een receptie aan het feit, dat de «Curacao» de vijfde trawler is, die na de oorlog door de h. D. Gouda wordt gebouwd. Na het prototype «Job Gouda» die 33.75 m. lang was meet de «Curacao» nu als grootste in deze serie 40.50 m. De nieuwe dwarshelling biedt echter de mogelijkheid om nog verder te gaan ; schepen van 90 m lengte kunnen hier vrijrijzen. Het prototype van deze reeks, de «Job Gouda» nam uit het buitenland over de reductie kopleiding van de motor, het visruim uitsluitend over stuurboord en de verstelbare schroef. Thans zijn acht schepen van dit type voor verschillende reders in drie jaar tijds gebouwd. Twee van deze schepen zijn naar Canada en twee naar Brazilië verkocht. In het komende jaar staan nog meer trawlers op het programma.

(Zie vervolg blz. 12)

NIEUWS UIT IJMUIDEN EN NEDERLAND

PRINSES BEATRIX OP «DE HOOP» IN IJMUIDEN

Een gezelschap bestaande uit leerlingen van de hoogste drie klassen van het Baarns Lyceum, onder wie Prinses Beatrix, heeft vorige week zaterdag aan boord van het hospitaal-, kerkschip een vaartocht gemaakt van Amsterdam naar IJmuiden en op zee. In gezelschap van enige bestuursleden van de Vereniging ten behoeve van zeelieden van elke nationaliteit, die het hospitaalkerkschip «De Hoop» exploiteert en waarvan de Koningin beschermvrouwe is, hebben de scholieren na de vaart door het Noordzeekanaal, enige tijd in IJmuiden vertoefd om de haven- en sluiswerken te bezichtigen. Zij kregen voorts een indruk van het veelzijdige werk, dat «De Hoop» voor de visserij verricht.

Op verzoek van de gasten heeft schipper W.F. Rog daarna de «De Hoop» naar zee geloodst om enige tijd buitengaats langs de kust te stomen.

RADIO BESTEEDT AANDACHT AAN HARINGTEELT

De Nederlandse radioomroep besteedt in de komende week volop aandacht aan de nieuwe haringteelt, die dinsdag met het uitvaren van de loggers uit Scheveningen, Vlaardingen en IJmuiden begint.

De volgende programma's zijn de moeite van het beluisteren zeker waard:

19 mei, *Hilversum 2*, 17 - 17.30 u.

Weekjournal, een reportage van Vlaggetjesdag te Vlaardingen, inlicht van Willem Beukelszoon; 20.10 u. «De showboat in het dok, de loggers in zee. Wat biedt de veilingmeester. Wie drukt vanaavond op de knop?»

Hilversum 1 20.50 - 20.35 u.

Echo, weerklank van het dagelijks gebeuren. Vlootrevue te Scheveningen, reportage van Vlaggetjesdag; 20.35 u. De gewone man zegt er het zijne van.

20 mei, *Hilversum II*, 20.05 u.:

Mens durf te zingen, visserijliederen.

21 mei, *Hilversum I*, tuss. 20 en 20.20 u.

Radiokrant voor Nederland Morgen begint de jagerij, korte voorbeschouwing.

22 mei, *Hilversum I*, 11 u.:

«Onder Ons, de mannen gaan weer naar zee», gesprek in vissersgezin.

Hilversum I tussen 20.20 en 20.35 u.

Echo, de weerklank van het dagelijks gebeuren. Ter haringvangst, een vloot stoomt naar de vangstgronden, reportage van zee.

24 mei, *Hilversum I*, tussen 20 en 20.20 uur:

Radiokrant voor Nederland, De jagers stomen naar het vaderland, wie zal het winnen?

25 mei, *Hilversum I*, 8.15 u.:

De jagers naderen. *Hilversum II* Tijdstip van uitzending afhankelijk van de binnenkomst van de eerste jager.

«Als de maatjes er zijn»

26 mei, *Hilversum I*, 20.40 u. Carroussel. Wat zit er in de pot van het radioganzenvoer.

Hilversum I, 22.05 u.:

In Kroetje half om ook malse maatjes. Een cabaretprogramma met teksten van Jan de Cler, Alexander Pola en Emile Lopez. 21 mei *Hilversum II*, 8.30 u.

In «Weer of geen weer» die dag een uitzending over «De bonbroodswinnaar heeft weer werk».

19 - 26 mei *Hilversum I en II*:

Nieuwsdienst, De speciale correspondent meldt...

DINSDAG GAAT DE LOGGERSVLOOT NAAR ZEE

Dinsdagmorgen om acht uur zullen de Vlaardingse loggers als eerste zee mogen kiezen om ter haringjacht te gaan. Vier uur later volgen de loggers van Scheveningen, zodat de schepen dan ongeveer gelijk zullen opstomen en om twee uur in de middag mogen de Katwijkse en IJmuidense loggers de haven van IJmuiden verlaten om de Noord in te koersen en de woensdagavond voor het eerst aan schot gran.

Vrijdag kan dan de eerste haring in Nederland worden verwacht. Zeer waarschijnlijk zal IJmuiden weer de aanleghaven voor de eerste logger zijn, waarna de haring met auto's naar de afslag in Vlaardingen, Scheveningen of Katwijk wordt gevoerd.

Ook de trawlloggers zullen dit jaar onmiddellijk aan de haringvisserij deelnemen. Er is een regeling getroffen, die met de ontwikkeling van de vloot rekening heeft gehouden. Trawlloggers, trawlers en loggers mogen gelijk ter haring uitvaren.

Drs D.J. van Dijk, voorzitter, directeur van het Bedrijfschap voor Visserijproducten heeft hierover op de vorige week vrijdag te Vlaardingen gehouden persconferentie nog eens een uiteenzetting gegeven (in onze vorige edities besteedden we hieraan reeds geruime aandacht).

Hij heeft voorts gewezen op het ongewisse in het visserijbedrijf.

Dit oer Nederlands bedrijf draait bij het ongewisse en heeft nog altijd waarde voor Nederland. Men vraagt zich de laatste jaren veel af, of het Nederlandse visserijbedrijf, dat niet in de hoogconjunctuur heeft gedeeld, op de duur is vol te houden. Maatregelen zullen volgens drs D.J. van Dijk verzonnen moeten worden om 't visserijbedrijf in elk geval betere rentabiliteit te geven. In het vorige jaar heeft het visserijbedrijf het hoofd boven water kunnen houden door op de reserves te teren.

SLEEPPREIS VAN KW.88 Kranige prestatie

De Katwijkse viskottor KW.88 «Johanna Cornelia», die eigendom is van de hh. H. Messemaker en J.A. de Best te Katwijk, heeft het dinsdagmiddag en nacht gepresteerd om in zijn eentje een coaster, die door pech werd achtervolgd, naar Harlingen te slepen. De kottor onder commando van schipper H. Messemaker was op de visserij ter hoogte van het lichtschip Terschellinge bank, toen de kustvaarder «Ali» van A. Bakker te Delf-

Redden van Drenkelingen

(Vervolg van vorige week)

DE POLSGREEP

Ook de polsgreep wordt met succes aangewend bij drenkelingen die wild om zich heen slaan en zich weren. Het rechter polsgewricht van de drenkeling wordt door de redder met zijn linkerhand gegrepen en achter de rug zo hoog mogelijk onder de arm van de drenkeling door, op schouderhoogte getrokken. Deze bevindt zich nu in rugligging, de redder daarentegen in halve zijligging. De drenkeling moet met gestrekte arm vervoerd worden. Het is natuurlijk ook mogelijk de polsgreep met de rechterhand uit te voeren. Ook bij deze greep is voortdurende observatie van de drenkeling volstrekt noodzakelijk. Alleen dan is de redder verzekerd tegen voor hem noodlottige verrassingen.

Er bestaan nog andere grepen

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en

HARINGGROOTHANDEL

Export

KATWIJK aan ZEE

(Holland). Telefoon: Kantoor 344 (2 lijnen - buiten kantooruren: 2092 - 2283). Machinaal schoongemaakte en gefileerde haring. Bank: De Twentse Bank. Postbus 15. Telegramadres: «Rijnstroom». (107)

zij in moeilijkheden kwam te verkeren, daar de motor niet meer wilde. De KW.88 wist vast te maken en nam de «Ali» op sleeptouw langs Vlieland en Terschelling, via de Waddenzee naar Harlingen. Dinsdagocht om half vier kwam het tweetal de haven binnen en geen vier uur later zette de «Johanna Cornelia» al weer koers naar zee om de visvangst te hervatten.

GEDEELTE HARINGVLOOT NIET NAAR ZEE ?

Op een vrijdag te Vlaardingen gehouden persconferentie heeft de voorzitter van de Vlaardingse redersvereniging, de heer D. Kwakkelstein medegedeeld, dat vermoedelijk ongeveer 50 loggers niet naar zee zullen komen, omdat er gebrek aan opvarenden is, en de bemanningen niet compleet zijn. Dit zou betekenen, dat een derde gedeelte van de Nederlandse drijfnetvloot binnen moet blijven liggen. Dhr Kwakkelstein betreurde deze personeelsschaarste, omdat de haringvisserij nog altijd een belangrijke bron van inkomsten voor Nederland betekent.

(Onze informatie gaan in een andere richting dan die van dhr Kwakkelstein Slechts één Katwijkse logger zou binnen blijven door gebrek aan opvarenden naar zee, terwijl in Vlaardingen en Katwijk nog enige topperij bestaat over het volledig krijgen van een dertigtal bemanningen.

van minder belang.

DE BEVRIJDINGSGREEP

Elke zwemmer, zelfs de best geoefende, kan bij de poging een drenkeling te redden door deze zo gevat worden, dat er van geen redding sprake is en dat hij zelf gevaar loopt om het leven te komen. In dit geval moet hij de bevrijdingsgrepen aanwenden. Deze moeten met vastberadenheid gebeuren en zonder inachtneming van de drenkeling. Bij deze maatregelen krijgt de leek makkelijk de indruk dat er tegenspraak ligt in de handelswijze van de redder. Dit is niet zo.

De redder mag er niet voor terugschrikken de drenkeling in bepaalde omstandigheden te kwetsen. Dit kan brutaal klinken. Men mag echter niet uit het oog verliezen dat kwetsuren kunnen genezen, terwijl het onmogelijk is een verdronkene weer levend te maken!

De uitvoering van de bevrijdingsgrepen hangt af van de omklemming van de drenkeling. De doodsangst maakt deze meestal zo hevig dat de bevrijding alleen door het aanwenden van geweld kan verkregen worden. De redder moet met de drenkeling vlug onderduiken van als hij zich omklemd voelt. Daar de drenkeling er naar streeft zo vlug mogelijk weer aan de oppervlakte te komen, zal hij de redder meestal vanzelf loslaten. Vaak zal het onderduiken alleen niet volstaan om zich te bevrijden.

De redder die de beide armen of nog één arm vrij heeft, drukt de handbal zo tegen de kin van de drenkeling, dat de gesloten vingers zijn mond, en de duimen en wijsvingers zijn neus afsluiten en stoot dan met uiterste krachtsinspanning in de nek, het hoofd onder water. Indien de omklemming de armen omsluit, moet één arm, tussen de lichamen door, de hand naar de kin van de drenkeling voeren.

Men kan de werking van deze *neusgreep* verhogen door de drenkeling bij het wegduiken van het hoofd tegelijk met de knie een stoot toe te brengen.

Alle bevrijdingsgrepen moeten heel snel gebeuren, zodat een verweer van de drenkeling niet meer mogelijk is. De redder moet goed kunnen duiken, daar de strijd met de drenkeling zich hoofdzakelijk onder water afspeelt. Het duiken naar gezonkenen kan alleen door veelzijdig geoefende en sterke zwemmers met succes uitgevoerd worden.

Herhaalde oefeningen van reddings- en bevrijdingsgrepen zijn noodzakelijk. Afwijkingen zijn geoorloofd in zover ze niet in tegenspraak zijn met de principes. Door het stipt navolgen van de beschreven regels kan elke jonge man, die over een goede gezondheid beschikt ook een bruikbaar redder worden.

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

S.A.I.T.SOCIETE ANONYME
INTERNATIONALE DE
TELEGRAPHIE SANS FIL**OOSTENDE**21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70**NIEUWPOORT**18, Hoogstraat
Tel. : 231.51**ZEEBRUGGE**4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21**VOOR ALLE RADIOTOESTELLEN****VERKOOP
VERHUUR
ONDERHOUD**S. A. I. T. Tot Uw Dienst S. A. I. T.
MEER DAN 50 JAAR ERVARING IN MARITIEME RADIO**KLEINE****AANKONDIGINGEN****Te Koop**

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

★

TE KOOP : Motorvisserstvaartuig van 1946, voorzien van een motor Crossley van 1946. Brt 190. Geschatte waarde 3.782.000 F. Verkoopprijs 1.800.000 F. Schr. bureel blad nr 101.

★

TE KOOP : Motorvisserstvaartuig, in hout, geb. 1949, 80 brt. Motor ABC 180 PK van 1950, geschatte waarde 2.300.000 F. Verkoopprijs 1.200.000 F. Schrijven bureel blad onder nr 102.

★

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

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

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

★

GEKEND JAARBOEK, gespecialiseerd in vis, **ZOEKT AGENT** voor verkoop en de publiciteit. Streken Oostende en IJmuiden. Interessant Commissieloon. Schrijven naar «Annuaire de la Marée», 190, Bd Haussmann, Paris, 8e, Frankrijk. 4897V

VISHANDELAARS

Voor Uw

VISMIJNBRIEFJES
PRIJS-COURANTEN
BRIEFHOOFDEN
FAKTUREN
OMSLAGEN

wendt U tot
de drukkerij :

HET VISSERIJBLAD

18, St. Jorisstraat, 18
OOSTENDE

Havenbeweging**OOSTENDE**

Gedurende de maand april 1956 was de scheepvaartbeweging als volgt :

Bij het invaren vinden we op de eerste plaats de Belgische vlag met 22 eenheden metende 9.048 Ton M., dan volgen op de tweede plaats de Nederlandse vlag met 11 eenheden metende 1.907 T.M. ; op de 3de plaats de Duitse vlag met 6 eenheden metende 1.472 T.M. ; op de 4de plaats de Engelse vlag met 3 eenheden metende 383 T.M.

In totaal deden 42 zeeschepen met een gezamenlijk tonnemaat van 12.810 T.M. de haven aan, en 45 zeeschepen met een gezamenlijk tonnemaat van 13.654 T.M. vaarden de haven uit.

WE VOERDEN VOORAL IN :

1.617 Ton kolen uit Groot-Brittannië door 5 schepen ;
821 Ton stukgoederen uit Groot-Brittannië door 16 schepen ;
755 Ton chemische produkten uit Polen door 2 schepen ;
902 stuks vee uit Ierland door 4 schepen ;
In totaal werden 3.594 Ton goederen door 42 schepen aangevoerd.

WE VOERDEN VOORAL UIT :

1.933 Ton stukgoederen naar Groot-Brittannië door 24 schepen ;
1.101 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië door 4 schepen ;
870 Ton aardappelen naar Groot-Brittannië door 5 schepen ;
In totaal werden 3.904 Ton goederen door 45 zeeschepen uitgevoerd.

De regelmatige lijn Oostende-Dover verzekert door de staatspakketboten boekte gedurende de maand april 66 reizen.

23.487 passagiers werden ontscheept en 32.585 scheepten in ;
780 auto's werden gelost tegen 912 geladen.

Vergeleken met de maand april 1955 werden 8.241 passagiers minder ontscheept ; 1.925 meer ingescheept 4 auto's meer gelost en 50 meer geladen.

Gedurende de week van 9 tot 16 mei 1956 was de goederenbeweging als volgt :

INVOER

200 stuks vee uit Ierland en bestemd voor een plaatselijk slachthuis ;

250 Ton kolen uit Engeland en bestemd voor de Elektriciteitscentrale ;

Stukgoederen uit Engeland en aangevoerd door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende Dover

UITVOER

400 Ton dakpannen naar Groot-Brittannië en Noorwegen ;
Stukgoederen naar Engeland door de schepen van de regelmatige lijnen Oostende-Tilbury en Oostende Dover.

Gedurende dezelfde periode was de scheepvaartbeweging als volgt :

INGEVAREN OP

9 mei : Het Belgisch m/s «Amethyste» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands m/s «Jonet» van Goole op ballast.
Agent Freyman en Vanloo.

10 mei : Het Belgisch m/s «Diamant» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

11 mei : Het Engels H.M.S. «Owen» van Sheerness voor een driedaags bezoek.

12 mei : Het Belgisch m/s «Diamant» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Duits m/s «St. Patrick» van Dublin met een lading vee van 200 stuks bestemd voor een plaatselijk slachthuis. Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch m/s «Amethyste» van Antwerpen op ballast voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands m/s «Hoop op Zegen» van Brugge op ballast.
Agent Freyman en Vanloo.

Het Belgisch m/s «Saphir» van Antwerpen met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

14 mei : Het Russisch s/s «Lakta» van Rouen op ballast.
Agent Cie Dens-Océan.

Het Belgisch m/s «Saphir» van Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

15 mei : Het Nederlands m/s «Twente» van Port Talbot met een lading kolen van 250 Ton bestemd voor de Elektriciteitscentrale.
Agent Agence Maritime Minne.

UITGEVAREN OP

9 mei : Het Belgisch m/s «Amethyste» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

10 mei : Het Belgisch m/s «Diamant» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn

12 mei : Het Duits m/s «St. Patrick» naar Dublin op ballast.
Agent Freyman en Vanloo.

Het Nederlands m/s «Jonet» naar Grangemouth met een lading dakpannen van 200 ton.

Agent Freyman en Vanloo.
Het Belgisch m/s «Saphir» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn

Het Belgisch m/s «Diamant» naar Dagenham op ballast voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Belgisch m/s «Amethyste» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

15 mei : Het Belgisch m/s «Saphir» naar Tilbury met een lading stukgoederen voor rekening van de J. Cockerill lijn.

Het Nederlands m/s «Hoop op Zegen» naar Bergen in Noorwegen met een lading dakpannen van 200 Ton. Agent Freyman en Vanloo.

16 mei : Het Nederlands m/s «Twente» naar Antwerpen op ballast. Agent Agence Maritime Minne

**«Hulp in Nood»
VERZEKERT****aan zeer goede voorwaarden de
VISSERSVAARTUIGEN**

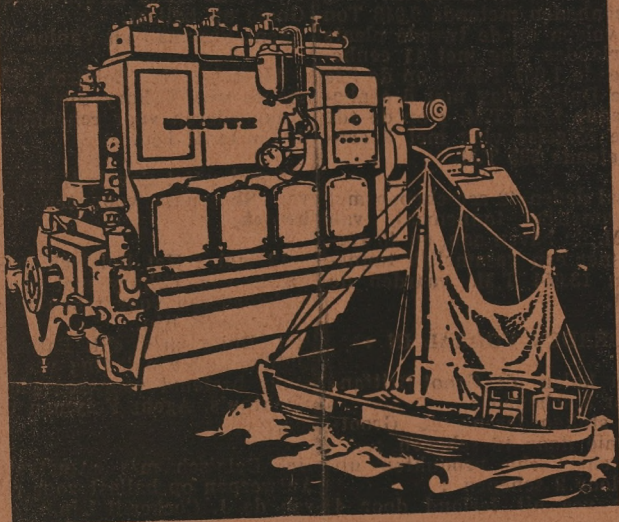
voor

**Schade aan Derden — Eigen Schade
aan romp en motor — Brandschade
— Opsleping — Totaal verlies en
voor Bouwrisico.**

(4356V)

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

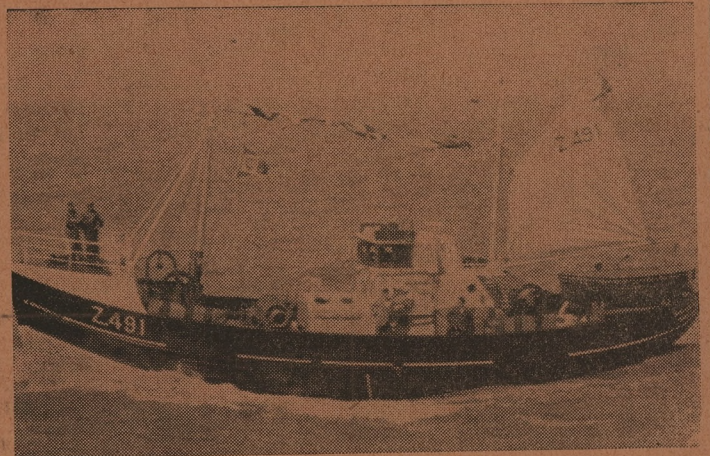
(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSMOTUER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4674.70

Bank v. Brussel Oost. 125.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHEEPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

NIEUWE WERFKAAL, ?

p.v.b.a.

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen



ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

Tél. 23.33.93

Telegram : Leoneessel Luik

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

185V