



Het
VISSERIJBLAD



De aankomst van Neptunus in de Oostendse haven, even vóór
zijn ontvangst in de Yachtclubhuis.



Adreslijst van Nederlandse Firma's

VISSERSVAARTUIGEN

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

H. ZWART - IJMUIDEN
Tel. 5459 - 5110

Haringgroothandel

CORNELIS VROLIJK'S

VISSERIJ My n.v.

IJMUIDEN

(Holland). Tel. 4200 - 5318 - 6319

(96)

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

KATWIJK AAN ZEE

Rederij Haringhandel

Koelhuis

Tel. Nr 2036 - Na 6 u. : 2670

(100)

GLAS en ZOON

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

(120V)

ZEEVISHANDEL

Pieter DEKKER

IJMUIDEN (Holland)

Tel. 5637, 4524.4822

Na 6 uur : 4732-4595

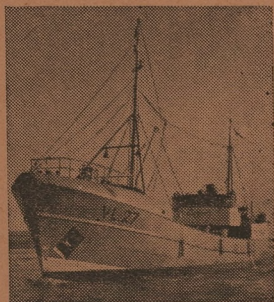
Specialiteit : schelvis,

kabeljauw, makreel,

— haring, enz. —

(80V)

WERF I.S. FIGEE N.V.
VLAARDINGEN



Nieuwbouw en reparatie
van vissersvaartuigen

Fa JAC. VISSER - CLOTS

ZEEVISGROOTHANDEL

— ROKERIJ —

Specialiteit in gerookte makreel

Import IJMUIDEN Export

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

Telegram-adres «Visserclots».

(89)

n.v. AGENTUUR en HANDEL

Maatschappij

IJmuiden. Telefoon 4527. Voor alle

visserijbenodigdheden.

(81)

★ **WINCHES**

en

★ **HYDRAULISCHE
STUURMACHINES**

voor de visserij



werktuigen
Giessen

KRIMPEN a/d IJSSEL - HOLLAND

Fa J. VAN BEELEN C.V.

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

Trawlnetten Haringtrawlnetten

Scheepsuitrustingen

Alles voor de visserij

(98)

STEL'S OLIEHANDEL

AMERICAN LUBRICATING
OILS

Tel. K. 2550 - 5247 - 4575 -
6361

TRAWLERKADE, 64

IJMUIDEN

(103)

S.A.I.T.

**TOT UW DIENST
VOOR ALLE**

RADIO TOESTELLEN

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE

21, H. Baelskaal
Tel.: 715.70

NIEUWPOORT

18, Hoogstraat
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE

4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

«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)

Voor Nieuwbouw en
Herstelling van Schepen
N. V.

BELIARD-CRIGHTON & C^o

(11)

Het

VISSERIJBLAD

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

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

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 180 F.
Zes maanden : 90 F.
Drie maanden : 50 F.

BUITENLAND (1 jr) : 200 F.
Holland (1 jaar) : 15 Gulden

STANDPUNTEN**ELK ZIJN PIJP EN TABAK!!!**

DE hitte van de strijd van de vishandel om «een kilo» meer, is wat geluwd. Er werden besprekingen gehouden, eisen gesteld en akties gevoerd en tenslotte is het uitgedraaid op een herzien van de toestand, waarbij de rederijen zeker niet aan het kortste eind hebben getrokken.

Zeker, ieder heeft zijn recht. Ook de vishandel heeft zijn rechten en wanneer er vijftig kilogram vis gekocht wordt, moet dit gewicht ook werkelijk in de ben aanwezig zijn op het ogenblik van de koop.

Wat er daarna met de vis gebeurt, dat gaat de reders niet meer aan : men heeft vijftig kilogram vis gekocht, wordt er gestolen of gaat er verloren tussen het ogenblik van de aankoop en de aankomst in het pakhuis, dan is de koper, en zeker niet meer de verkoper, verantwoordelijk voor dit verlies.

Dit gebeurt even goed als de reder zijn schip lost, de vangst laat sorteren, wegen en uitstellen. Wordt er tussen het ogenblik van aankomst en verkoop gestolen of gaat er vis verloren, dan heeft de reder er nog nooit aan gedacht de vishandel hiervoor ter verantwoording te roepen.

xxx

DE eis van de vishandel, eerst om een overgewicht te hebben bij aankomst in het pakhuis en daarna om dit overgewicht te hebben op het ogenblik van aankoop, is op zijn minst gerechtigd.

Steekproeven hebben uitgewezen dat de reders hun vis niet afwegen met een apothekersschaaltje. Het aantal klachten dat binnenkomt tegenover het aantal bennen dat dagelijks verkocht wordt is buitengewoon gering. En dan mag men zich nog afvragen wat de oorzaak is van het tekort aan gewicht bij aankomst in de pakhuizen.

xxx

HET geven van een overgewicht is niet alleen een misbruik tegenover de reder en visser, die hiervoor geen centiem meer ontvangen, maar is ook een misbruik tegenover de fiskus.

Op dit punt zijn niet «alle belgen gelijk voor de fiskus». De reder verkoopt inderdaad een zeker aantal bennen vis, ontvangt hiervoor een bepaald bedrag en wordt op dit bedrag getakseerd.

De handelaar die een ben vis koopt voor een bepaald bedrag, zelfs als er meer vis in de ben is dan 50 kgr, zelfs als hij voor deze meer gevulde ben een groter bedrag betaald heeft dan zijn kollega, krijgt een kado van de reder én van de fiskus.

De fiskus rekent slechts 50 kgr gekochte vis aan, deelt de bestede som door 50 en heeft aldus de prijs per kgr. Wie dus meer betaald heeft voor een ben die 55 kgr vis inhoudt, kan aldus 5 kgr

vis meer verkopen waarvoor hij geen verantwoording heeft af te leggen en ziet bovendien de gemiddelde (fiskale) aankoop prijs van zijn vis verhogen.

xxx

DIT zijn nu wel voordelen die we de vishandelaars niet moeten benijden. Maar wanneer zij eisen zoveel en zoveel meer vis in de ben te hebben dan datgene wat zij kopen, dan mogen wij ook eens deze rekening maken.

Er zijn ten andere vishandelaars die op dit meergewicht rekenen.

De toestand van de vishandel brengt het wel mee dat er op kleine briefkens moet beginnen geschreven worden. Maar dat is niet de schuld van de reders dat de vishandel al eens groter dromen verwozenlijkt heeft dan de werkelijkheid hem toelaat te verdienen.

Dat moeten de reders tenslotte niet betalen, evenals geen enkele vishandelaar ooit gevraagd werd een kilogram vis uit zijn bennen te halen om een reder toe te laten de twee eindjes aan elkaar te knopen, ook niet als die reder een schip gekocht heeft dat niet voldoende opbrengt.

xxx

ER zijn, in de loop der jaren al meer rederijen verdwenen dan er vishandelaars uit de samenleving zijn getrokken. Maar ook dat is geen verwijt dat we aan de vishandel willen maken.

Elk heeft zijn stiel en elk heeft zijn moeilijkheden en als ieder die stiel gekozen heeft dan is dit omdat hij op die manier het best zijn brood kan verdienen.

De vissertij blijft altijd een loterij. Men weet welke kosten men maakt, maar men weet nooit wat het zal opbrengen.

Een handelaar heeft ook risico's, maar in de meeste gevallen koopt hij slechts wanneer hij voor een zeker percent zeker is zijn aankopen kwijt te geraken.

En opdat alles goed zou verlopen, zoals het tot nu toe altijd geweest is, is het best dat de toren in het midden van het dorp blijft staan en dat elk zijn pijp met zijn eigen tabak stopt.

Wie het anders wil, en wie zelfs allerlei unfaire middelen gebruikt om zijn doel te bereiken, maakt zich niet alleen belachelijk, maar verliest al zijn sympathie en zijn achting.

J.H.K.



Brief van Stierman Lèeze

Beste Menschen,

Je hebt menschen die veele chance hebben, andere die der minder hebben en de meeste hebben geen beetje chance. Ze zeggen wel je kant geen twee chances tegelijk hebben, gelijk bievorbeld chance in 't spel en in de liefde, dat gaat niet te gaare 't is oftewel 't eene, oftewel 't andere, oftewel geen een van de twee.

Als ik bievorbeld winnen op de pietjesbak, eentwade dat gelukkig niet veele gebeurt (je gaat gaan hooren waarom dat ik zeggen : gelukkig), peins ik direkt op Euphrasie waar dat ze zoude misloopen zijn : eentwaar in den eenen of den anderen wienkel van schoone, nieuwe en diere kleers of in een patisserie. Enfin op een of andere plaatse waar dat 't niet deugt voor heur (en voor mijn portemannee) en waar dat de winste van een ekspeer (op de pietjesbak) niet op en weegt teegen een vellen mantel van tien duist patatten.

Maar 'k hebben dat nu niet oover die pietjesbak, maar oover de peerdekoers. 't Gaat ook niet oover Euphrasie nog ik zelve, maar oover Kamiel met Adronie. Adronie is een gierige pregge van een vrouwmensch, Kamiel hebt hem dadde al dikkensten beklaagd datten daarmee getrouwd is. 'k hebben 't hem zelve al wel duist keers gezeid, maar je wilde't in dien tied niet gelooven. En was het nog maar den eersten keer datten bedroogen was, maar 't is zijn tweede vrouwe. Dat gaat alzo, eentwien die al een keer bedroogen is geweest peinst alijdens datten gaat beeter vaaren alsten 't herdoet, maar je ziet wel.

Nu de zaake zit alzo in maars. Adronie had goeste om op speelwajaage te gaan. Ze zijn wel al zes jaar getrouwd, maar ze koste mee voor verminderde prijs. Ze had een bon voor verminderinge op een wajaage gewonnen met de pronostiek in 't Nieuwsblad van de Kust en ze kostte 't oover heur herte niet krijgen om die bon te laten verlooren gaan. 't Was een reize voor zeeven daagen naar de rijn da ze uitgestooken hadde. Kamiel mochte niet mee. 't Was wel een speelwajaage, maar jen had hij geen zulke bon, 't hadde te kostelijk geweest en daarbij, zei Adronie, we moeten spaaren voor onzen ouden dag en je hebt gij die wajaage al een keer gedaan. Daarmee mochte Kamiel alleene thuisblijven.

'k Zeggen teegen hem : je zijt wel een gelukkige tap zeeker. Acht dagen 't kot alleene hebben, 'k hebben kik zoveele geen chance. Zwijgt, zei Kamiel of 'k doen een moord. 'k Zeggen Kamiel, en jen acht gij je geluk niet ? Luistert zegt Kamiel, acht daagen alleene zitten en geen geld hebben, 'k Zeggen : kost dat zooveele voor die reize ? Ba neen't, zegten, maar ze hebt al het geld meegepakt en

mijn juiste geld genoeg gelaaten voor eeten te koopen. De traanen sproengen in zijn oogen alsten dat zeide. 'k Kannen 't gelooven : acht dagen vrij leeven een geen roste kuite hebben om een piente te gaan drienken.

'k Zeggen : Kamiel joengen, troost je, je hebt een geluk in jen ongeluk. Je weet dat je chance hebt in 't spel als je geen chance hebt in de liefde ? Ja'k, zegten, maar dat is voor mijn niet gemaakt. 'k Zeggen Kamiel, je moet er van profiteeren binst dat je d'okkaasie hebt, 't is nu de moment van de peerdekoers te Oostende en waarom zou je gij je geld niet een keer risschieren ? 'k Weeten juiste van een goeje twiejoo, een peerd dat niet kan verliezen en je gaat veele opbrengen.

Zoo gezeid, zoo gedaan, Kamiel trekt naar de peerdekoers met veele koeraagie, al de twiejooos datten maar koste kriegen en al zijn geld dat Adronie hem gelaaten hebt voor 't eeten binst dat ze weg was op vwajaage.

Je moet daarvooren van een ouden aap geeten hebben, maar 't moeste weere Kamiel zien die dat teegen komt : geen een van al die peerden komter aan en Kamiel is aal zijn geld kwijt. 'k Zeggen heb je wel met verstand gespeeld en niet allesten op één peerd gezet. Bah ja'k, zegten, 'k hebben alsan maar me geld verdubbeld teegen datter eenen niet aankwam en de (gecensureerd) zijn allemaale van achter aangekomen, toet, 'k zoen liegen : 't laatste peerd, die allesziens moeste winnen hadden'k op de kop gespeeld en je komt den tweeden aan. Zoe je nie.

Maar met dat allesten zit Kamiel in de patatten, of lieversten je zou willen in de patatten zitten, want je hebt maar juiste geld genoeg meer oover om alle daagen een bruin brood te koopen. Je moet dat drooge opeeten met een glas waater. 't Is nog erger of in 't priesong, zegten. Daar kan je der niet uit, maar hier, 'k passeeren voorbie de stamminees, 'k zien de menschen zitten achter elk een ferme pot en 'k moeten naar huis om waater te drienken aan de kraane, en zeggen dat ik al de tied hebben van de weereld om uit te gaan, maar datter mijn niet anders ooverblijft of thuis te zitten oftewel één goeje piente te gaan pakken en teegen dat Adronie thuis komt oover eerde liggen van de grooten hoenger. 't Is wreed.

Nu, je hebt toch een klein beetje chance gehad. Als Adronie weere thuis kwam voend ze heur Kamiel zoodaanig vermaagerd en ze peinsde dat het uit liefde was van ankeren achter heur. Maar als ze begoste te vertellen van die schoone reize en dat veele goeje eeten dat ze gekreegen hadden en al die wijn dat ze gedroenken hadde,

Onze Scheepsvlag en haar Geschiedenis

C. HET SPAANS BEWIND

De 17de eeuwse boordjournalen vermelden dat onze schepen «bourgonje laten waaien», wanneer ze hun paviljoen willen tonen of voeren. Een Vlaams schip is een «bourgonjeman», naar de vlag die eenvoudig dus «bourgonje» wordt genoemd.

In 1573 verschijnen de schepen van de Spaanse koning vóór Middeburg met de vlag waarop een zijde de «roode bourgonische kruizen geketent zijn».

Jean Penninck, greffier van de Vlaamse admiraliteitszetel te Duinkerke, herkent de Vlaamse fregatten aan de bourgonjevlag, waarmee ze in het zicht van Duinkerke verschijnen.

Hij meldt in een zijner brieven aan de sekretaris van de Hogere Admiraliteitsraad te Brussel, op 6 februari 1646 : «En escrivant ceste viennent neuf navires entre lesquels aucuns monstrent leurs banieres de Bourgoigne de quoy lon juge que ce soun aucunes des dernieres fregattes, avecq des princes...».

Naast de bourgonjevlag wordt, bij de troonsbestijging van Karel V, de voortaan als «koningsvlag» bekende vlag in gebruik genomen. Ze bestaat uit drie horizontale banden, rood-wit-geel, en ontstond uit de toevoeging van het Spaanse rood-geel aan de oude rood-witte Brabantse vlag. Op deze rood-witgele vlag wordt in onze gewesten meestal het rode Bourgondische getakte kruis aangebracht in het witte veld, bij de stok of ook middenin.

Dit verhindert niet dat Brabantse schepen blijven varen onder de rood-witte geruite Brabantse scheepsvlag, die ook in zwang is.

Deze verschillende paviljoenen komen alle voor op de tabellen der scheepsvlaggen, waarvan ons zo'n mooie exemplaren uit de XVIIIde eeuw zijn overgebleven.

scheelde 't niet veele of Kamiel v oog van zijn centers.

Tenden de maand als ze de rekeningen van 't waater en de gaaze kwamen presentereen, zag Adronie seffens dat er meer waater dan gewente was gebruikt. Ze vroeg uitleg aan Kamiel die zei datten toch zulke groote durs: gehad had maar datten aan zijn geld niet dorste kommen om zijn eigen zelve niet te moeten tekort doen aan eeten.

Ah gij luijaard, zei Adronie, 'k Hadden een briefje van hoenderd frank in 't bedde laten liggen oender 't hoofdkussen. Hadde je gij zoo lui niet geweest en 't bedde iederen aavend gemaakt, ging je 't gevoenden hebben. Kamiel is van de slag achteroover gevallen, biekanten met zijn hoofd teegen de stoove. 't Was 't eenigste datten chance in hadde, anders wasten nu morsdood, en je hebt maar juiste een buile op zijn kop.

Allez, beste menschen, 'k gaan 't julder wenschen en tot 't naaste reize.

Stierman Lèeze.

Soms wordt op deze tafel hoger vermeld «koningsvlag» opgegeven als «Vlaamse vlag». Ze is dan steeds versierd met het bourgonjekruis. Ze wordt ook gebruikt als wimpel.

Ook de zwarte leeuw op het gele veld wordt aangegeven als «vlaamse gele geus» en als scheepsvlag. Een geus is een vlag van klein formaat, gewoonlijk vierkant, welke gedragen wordt op de geusstok boven de boegspriet. De zwarte leeuw staat in een zwarte schildomlijsting versierd met kroon en lies van dezelfde kleur.

Het zwarte leeuwenschild, met links er van de letter A en rechts de letter F (Amirauté-Flandre), versierd met twee gekruiste ankers, is trouwens het wapen van de Vlaamse admiraliteitszetel, die vanaf 1658 te Oostende zal gevestigd blijven. Het is dus niet te verwonderen dat deze herinnering aan het oude Vlaamse grafelijke wapen ook op zee opduikt en dan wellicht het verband met de admiraliteit betekent.

Naast de witte bourgonjevlag komt ook een blauwe voor, met hetzelfde getakte rode kruis overheels er in.

Eindelijk, valt het niet te verwonderen dat, na de sluiting van de Schelde, men alleen nog als stedelijke vlag vermeld vindt de rood-gele vlag van Oostende, «Oostende en Flandre». Nieuwpoort bezat weliswaar nog een officier van de admiraliteit, belast met het inventariëren der opgebrachte prijzen, doch voor alle belangrijke maritieme zaken was het aangewezen op Oostende en de admiraliteitszetel aldaar. Nieuwpoort vond nog een tijdje zijn luister weer, na de inname van Oostende door de Anglo-Bataven in 1706, toen iedere stad een andere meester diende.

Gedurende de ganse XVIIde eeuw blijven die paviljoenen in gebruik. Witsen vermeldt in zijn werk over scheepsbouw en scheepsbestier : «Bourgonjen voert roode quastige kruizen, in een wit veld». Een rekening van de zeilmaker van het kapersfregat «Carolus Secundus» van Oostende, vermeldt in 1677 volgende levering aan boord : een bourgonjevlag in 154 ellen wit en 56,5 ellen rood vaandoek, het wit voor het veld en het rood voor de takken en de kruisen ; een bourgonjegeus van 24 ellen wit voor het veld en 17 ellen rood voor de takken en de kruisen ; een koningswimpel van 26 ellen lang, waarin 11 ellen rood, 11 ellen geel en 11 ellen wit, met 13 ellen rood voor het bourgonjekruis met zijn takken.

Op de inventaris van het fregatschip «De Stad Oostende» van kapitein Filipus van Maestricht, van 10 oktober 1675, vermeldt de kapitein «twee bourgonje flaggen soo goet als quaet, 1 wimpel Bourgonje en 1 geus Bourgonje».

Op «Het Jonghe Lam», kaperschip van kapitein Jaspas Vendevogel, vinden we, in 1674, een bourgonjevlag met een wimpel.

(Vervolg Volgende week)

V. B. Z. - KALENDER

Zaterdag 8 september :

14 u. : VBZ-zitdag te

Nieuwpoort



Neptunus noodde ten dis,

met duizenden at men

LEKKERE VIS !



DE HANDELSFOOR TE LUIK

Door het Verbond der Belgische Zeevisserij werd een nieuwe toelage aan de propagandavereniging voor visverbruik gegeven, ditmaal voor de vispropaganda op de handelsfoor te Luik.

FEEST VOOR DE IBIS

Op donderdag, 30 aug. te 14 u, 30 in «Het Wit Paard» Van Iseghemlaan te Oostende, gala kinderfeest, met volledig programma en bijzondere attracties voor de kinderen, ten bate der pupillen van de zee «IBIS».

Ingang : volwassenen : 10 fr; kinderen : 5 fr.

Prachtige kosteloze tombola voor de kinderen.

HEKLIJCHT voor loodsboten die op hun kruisstation zijn om loodsdiens te verrichten en die niet ten anker liggen

Het handboek «Het Nieuwe Zeeaanvaringsreglement» door A. Brans, luitenant ter zee van de Koninklijke Nederlandse Marine, dat zich in de handen bevindt van menige Belgische loods, van andere Belgische zeelieden en ook van professoren en leerlingen van de Belgische zeevaartscholen, vermeldt in de toelichting van regels 8 en 10 van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, Londen 1948, dat loodsboten die op hun kruisstation zijn om loodsdiens te verrichten en varend zijn, het heklicht voorgeschreven voor varende vaartuigen niet mogen voeren.

Het Bestuur van het Zeewezen deelt die mening niet en heeft de overtuiging dat zulke loodsboten het voorgeschreven heklicht voor varende vaartuigen moeten voeren. Dit is ook de mening van de bevoegde overheden van het Verenigd Koninkrijk waar de loodsboten van Trinity House en van de Liverpool Pilotage Authority het heklicht voeren, voorgeschreven door Regel 10 (a) voor vaartuigen die varend zijn, wanneer zij loodsdiens verrichten en niet ten anker liggen.

Het betaamt dus dat de Belgische loodsboten ook het voorgeschreven heklicht tonen wanneer zij loodsdiens verrichten en niet ten anker liggen en dat wat hierboven vermeld in onze Zeevaartscholen en Visserijscholen aan de leerlingen aangeleerd worde.

SCHIETOEFENINGEN

Volgens berichten aan Zeevarenden van 16 augustus 1956 worden van 24 augustus tot en met 1 september 1956 schietoefeningen gehouden als volgt :

Vrijdag, 24 aug. : Geen schietoefeningen.

Zaterdag, 25 aug. : Geen schietoefeningen.

Maandag, 27 aug. : Geen schietoefeningen.

Dinsdag, 28 aug. : Geen schietoefeningen.

Woensdag, 29 aug. : Geen schietoefeningen.

Donderdag, 30 aug. : Artillerie, grote sektor, van 08.00 u. tot 11 u. 30' en van 13 u. 30' tot zonsondergang.

Vrijdag, 31 aug. : Artillerie, grote sektor van 08.00 u. tot 11 u. 30' en van 13 u. 30' tot zonsondergang.

Zaterdag, 1 september : Artillerie, grote sektor van 08.00 u. tot 11 u. 30'.

BEREKENING VAN HET INKOMEN VAN DE SLACHTOFFERS VAN ARBEIDS- ONGEVALLEN

VRAAG VAN DE HEER
DIEUDONNE
Volksvertegenwoordiger

Bij de raming van de staat van behoefte inzake de speciale tegemoetkomingen aan slachtoffers van arbeidsongevallen, worden voor de berekening der inkomsten uitgesloten : het ouderdomspensioen en de tegemoetkomingen van de maatschappelijke zekerheid. Worden gelijkstelsbare uitkeringen, die door speciale stelsels worden toegekend, eveneens uitgesloten ? Wat verstaat men onder de term «ouderdomspensioen» ?

ANTWOORD : Door de benaming «ouderdomspensioen», waarvan sprake in artikel 3 van het ministerieel besluit van 16 maart 1955, houdende vaststelling der basissen van de staat van behoefte inzake bijzondere toelagen aan door arbeidsongevallen getroffen, dient verstaan, als de toelagen toegekend krachtens een wet, door een provinciaal reglement of door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

De tussenkomsten van de maatschappelijke zekerheid strekken zich uit tot al de vergoedingen, toelagen en pensioenen toegekend aan de werknemers in het kader van de verschillende stelsels van maatschappelijke zekerheid.

Berichten aan Zeevarenden

BELGIE

17-87(T) — Lombardsijde
Zeevaartse schietoefeningen
Zie B.a.Z.1-9(T)-1956.

Gedurende de weken van 20 augustus tot en met 1 september 1956 zullen alleen op donderdag 30 augustus en zaterdag 1 september 1956 schietoefeningen uitgevoerd worden in de grote sector door artillerie.

Deze oefeningen worden gehouden van 0700 tot 1030 GMT (0800 tot 1130, plaatselijke tijd) en van 1230 GMT (1330, plaatselijke tijd) tot zonsondergang. Zij worden op zaterdag 1 september 1956 geschorst om 11.30, plaatselijke tijd. De schikkingen van B.a.Z. 1-8-1956 zijn van kracht.

Med. SSAM Nieuwpoort 13-8-56 — H.22949.

17-88 — Noordzee
S sector — Schietoefeningen
op zee

Op 3, 10 en 11 september 1956 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden op zee- en luchtdoelen door eenheden van het Zeekorps van 0900 tot 1800 (plaatselijke tijd).

Gedurende de nacht van 10 op 11 september 1956 zullen nachtschietoefeningen plaats grijpen met lichtgranaten van 2100 tot 2300 (plaatselijke tijd).

Deze oefeningen zullen gehouden worden binnen de zone bepaald door de volgende punten, zoals vermeld in B.a.Z. 1-11(T)-1956 :

1. 51°21'00"N 2°05'00"E punt A
2. 51°21'00"N 2°13'00"E punt B
3. 51°22'00"N 2°19'00"E punt C

DEMONSTRATIE MET DECCA-RADAR EN DECCA-NAVIGATOR

Door de firma's Decca-Radar en Decca-Navigator uit Londen worden in de loop van de maand september demonstraties gehouden met voornoemde toestellen. De proeven gaan door aan boord van het laboratoriumschip «Navigator» van de fabrieken Decca.

De demonstraties worden gehouden op volgende data :

Woensdag 5 sept. te Zeebrugge ;
Vrijdag 7 sept. te Oostende.

De leden van het Verbond van de Belgische Zeevisserij die de demonstraties wensen bij te wonen, gelieven zich zo spoedig mogelijk op te geven aan het sekretariaat.

Desnoods zullen verschillende demonstraties gehouden worden teneinde iedereen de gelegenheid te geven deze interessante proeven bij te wonen.

4. 51°28'00"N 2°19'00"E punt D
5. 51°29'15"N 2°05'00"E punt E
De schikkingen van B.a.Z. 1-11(T)-1956 zijn van kracht.
Med. Zeekorps Oostende 11-8-1956 — H.22943.

17-89 — Grote Rede Oostende
Wrak

Positie : 51°17'22"N 2°56'52",5E.
In bovenvermelde positie ligt het wrak van een vissersvaartuig. De diepte gevonden met het echolood is 45 dm.

Dit wrak moet op de kaart worden aangebracht door het dieptecijfer 45 omgeven door een gevaarscirkel voorzien van het bijchrift «Wk».

Zie Belg. krt «Vlaamse Banken».

Hydrografie Oostende.

NEDERLAND

17-90 — Wielingen
Wraklichtboei
Periode gewijzigd

Positie : ong. 51°24'.3N 3°21'.4E.
Van het groene groepschitterlicht van de wraklichtboei «Fort Maisonneuve» wordt dezer dagen, en zonder nader bericht, de periode gewijzigd van 10 sec. in 15 sec. (Afk. G8 gn (3) 15sec).

Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken» en Lichtenlijst 1953 - Nr 103
Ned. B.a.Z. 187-2583 — H.22950

17-91 — Zeegat van Vlissingen
Tijdelijke boeien opgenomen

De in ondervolgende posities gelegde tijdelijke boeien zijn opgenomen :

- a. 51°26'04"N 3°30'50"E
- b. 51°26'12"N 3°32'06"E
- c. 51°26'22"N 3°33'08"E
- d. 51°27'09"N 3°31'22"E
- e. 51°28'25"N 3°30'06"E
- f. 51°29'15"N 3°27'56"E

B.a.Z. 14-76(T)-1956 vervalt.
Zie Belg. kaart «Vlaamse Banken».

Ned. B.a.Z. 180-2481 — H.22915.

17-92 — Schelde
Nauw van Bat
Licht Oostketel
Karakter gewijzigd

Positie : ong. 51°24'.1N 4°11'.6E.
Het groen-rood-witte onderbroken licht Oostketel wordt binnenkort en zonder nader bericht gewijzigd in een groen-rood-wit flikkerlicht, tonende ong. 40 flikkeringen per minuut, overigens ongewijzigd. (Afk. : Fl gn, r, w).

Zie Belg. kaart «Schelde» en Lichtenlijst 1953 — Nr 230).

Ned. B.a.Z. 180-2480 — H.22915.

DRINGENDE BERICHTEN
(D.B.Z.)

van kracht op 15-8-1956

90. Oostende NW nadering —
Positie 51°15'30"N 2°51'00"E. Wraklichtboei «Putten» verdwenen.

92. Positie 51°27'30"N 2°58'00"E. De licht- en fluitboei D.1 verdwenen.

KORRE IN SCHROEF

De Z.401 schipper De Munter Julien bevond zich ter garnaalvangst toen bij een zware zee de korre in de schroef terecht kwam en de Z.442, schipper Adams Leon, het defecte vaartuig behouden naar zijn thuishaven moest opslepen.

Ook de Z.764, schipper Dhondt Louis, moest met kor in de schroef door de Z.525, schipper Jan Vantorre opgesleept worden naar Zeebrugge.

BLAD VAN SCHROEF GEBROKEN

Toen de Z.476, schipper De Paep Lodewijk, ter visvangst was op de Witte Bank, voelde men plots een hevige slag op het achterschip waarbij het vaartuig sidderde. De motor werd aanstonds afgelegd en de terugreis op eigen kracht aangevat. Bij de aankomst in de thuishaven werd vastgesteld dat een blad van de schroef geslagen was.

SCHADE

Bij een opstopping aan de ingang van de vissershaven werden een tweetal vaartuigen beschadigd bij het achteruitslaan van verschillende vaartuigen. De Z.404 van schipper Meyers Leon, werd beschadigd aan stuurboord achter waar twee stutten gebroken werden. Ook de Z.550, schipper Pauwaert Albert, leed schade, toen een vaartuig met de voorsteven terecht kwam tegen de stuurboord achterreling, die gans gespleten werd.

Arbeidsongevallen

OOSTENDE

ZIELENS Lucien, motorist aan boord van de O.232 «Roger-Robert», is tengevolge van het stormweder van de trap gegleden. Hierdoor liep hij zware kneuzingen op aan de lendenen en de rechterslaap, waardoor hij een veertiental dagen werkonbekwaam is.

Bij het splitsen van een stalen kabel, prikte Emiel GONSAELES, schipper van de O.327, zich in de rechterhand.

ZEEBRUGGE

SAVELS Hugo, motorist aan boord van de Z.528, kreeg, terwijl hij de motor nazag, een stukje roest in het linkeroog.

Bij het inhalen van de korreboel is RAPPE Oscar, schipper op en eigenaar van de Z.30, uitgegleden, waardoor hij tegen de verschansing terecht kwam.

CARDON Roger, matroos aan boord van de Z.777, sneed zich in

Reders, leest regelmatig :

LOGBOEK VAN EEN WALSCHIPPER

Donderdag, 16 aug. :

Vandaag prijkskamp voor de kinderen in het fort bouwen, ingericht door een groot Brussels blad. Honderden kinderen doen mee. Een propagandastunt : we eten deze middag vis. Als ze winnen, moeten de kinderen zeggen : we hebben deze middag vis gegeten. Maar zegt de oudste : en als we nu niet winnen ? Goed, dan zegt ge niets.

Is het nu toevallig, of te danken aan de vis dat ze toch gewonnen hebben ?

Vrijdag, 17 aug. :

Drukke voorbereidingen voor het Neptunusfeest van zondag. Tientallen mensen zijn in de weer, sinds verscheidene weken reeds, maar hoe dichterbij het feest nadert, hoe koortsachtiger de laatste hand gelegd wordt aan de voorbereidingen. Het weder blijft een groot vraagteken en nochtans de belangrijkste faktor, want hiervan hangt alleen het welslagen af.

Zaterdag, 18 aug. :

Het gebeurt wel eens meer dat er zaken aan het Verbond der Belgische Zeevisserij voorgelegd worden die niets te maken hebben met beroepsbelangen, maar uitsluitend aangelegenheden zijn van persoonlijke aard. Sommige reders zijn van mening dat het Verbond der Belgische Zeevisserij er is om ALLES te doen, dat het V.B.Z. alles KAN doen. Dat is verkeerd. Hoogstens kan in dergelijke zaken een goede raad gegeven worden, meer niet.

Zondag, 19 aug. :

Als er dan raad gegeven wordt, dan gebeurt het niet zelden dat die

raad volstrekt tegenstrijdig is met de mening van de persoon die om raad komt vragen. Dat brengt mischien wel een onaangename indruk teweeg op de vrager, maar tenslotte zijn we er niet om iedereen gelijk te geven, zelfs als hij ongelijk heeft, maar om de mensen met koel hoofd op de hoogte te brengen van de ware toedracht en mogelijkheden. Want, veelal komt men met zulke zaken naar het V.B.Z. omdat men nergens gelijk krijgt en hoopt dat de beroepsvereniging ook zal meepraten... al was het maar om geen lid te verliezen.

Maandag, 20 aug. :

Als dergelijke zaken voorgelegd worden, zijn ze meestal van die aard dat de voorbrenger er zelf kop noch staart aan vindt. Gaat men het dan eens beproeven bij het Verbond der Belgische Zeevisserij, is het gemakkelijk — als het niet lukt om gelijk te halen — de schuld op de beroepsvereniging te steken. Dit gebeurt dan veelal als er een of andere «goede» raadgever achter steekt die zelf geen weg weet met dergelijke gevallen.

Dinsdag, 21 aug. :

Van die onverantwoorde raadgevers, spaar de visserij. Ze komen als paddestoelen na slecht weer uit de grond, geven overal raad (?) en hulp (??) — natuurlijk tegen vergoeding van de onkosten — zetten aan tot procederen. Dergelijke processen worden nooit door de raadgevers verloren of betaald, maar als er iets verkeerd loopt, wassen zij hun handen in de onschuld : er zijn altijd ernstige mensen of groepen te vinden die minder praten, minder geld vragen, waar men de schuld kan op steken.

Woensdag, 22 aug. :

...En dan zijn er (bedrogen) reders die het zelf bekennen : we weten niet hoe we bij die vent terecht zijn gekomen, we hebben het zelf niet gewild, het heeft ons een hele hoop moeite en geld gekost en we zijn nog altijd even ver

Tenslotte hangt het van ons zelf af of we bedrogen worden of niet, vooral als men meer vertrouwen stelt in een «charlatan» dan in ernstige mensen of verenigingen. Wie liever naar een kwakzalver gaat dan naar een dokter om genezen te worden, moet zelf de gevolgen dragen, de kwakzalver weet zich altijd te dekken tegen gebeurlijke verkeerde uitslagen.

In vele gevallen is men zodanig in ijver ontstoken voor een zaak dat men alle afraden tot doordrijven aanziet als een aanzetten om die zaak te verliezen. Zaken kunnen op twee manieren verloren worden : door te luisteren naar slechte raadgevers en dan kost het nog een massa geld op de hoop toe. Men kan ook verliezen, zonder kosten, omdat men zijn eigen vraag onredelijk vindt en er toch geen recht te halen is, dan legt men liever het geschil in der minne bij.

Maar in deze gevallen moet men zelf oordelen, moet men zelf zoveel mogelijk mensen raadplegen, en tenslotte zelf zijn verantwoordelijkheid durven nemen !

Opzoekingsvaartuig

«ANTON DOHRN»

(VERVOLG)

Er werden zelfs proeven gedaan met het Belgisch brevet : de Pierlot-visplanken.

De bemanning bestaat uit 27 koppen, kapitein en scheepsdokter inbegrepen. Er is verder een visserij kapitein aan boord om de visserijproeven uit te voeren. Bovendien zijn steeds twee weerkundigen aan boord om waarnemingen te doen en over te maken aan de bevoegde diensten. Er is verder plaatsruimte om 15 wetenschapsmensen, die moeten opzoekingen doen, zeer behoorlijk onder te brengen.

Er zijn twee lieren met elk 6.000 m draad van 4 mm en 9 mm om oceanografische opzoekingen te doen, een oceanografische put. Als navigatietoestellen zijn aan boord horizontaal en een verticaal echolood, radar, decca, richtingszoeker en alle mogelijke radartoestellen om verbindingen tot stand te brengen.

Melden we vooral dat alle visbewerkingen onder dek gebeuren. In het bovendeck zijn twee grote luisen aangebracht waardoor de netkuil kan leeggestort worden in het tussendeck, aldus kan de vis in de beste omstandigheden, beschut tegen wind, weer en temperatuur, verwerkt worden.

Het hospitaal bevat 8 bedden met modern en volledig uitgeruste operatiekamer. Er is verder een herstellingswerkplaats aan boord om technische storingen aan motor en navigatietoestellen van vissersvaartuigen te verhelpen. Er zijn twee pompen aan boord die elk 100 T. per uur kunnen pompen, dit om op zee hulp te kunnen bieden.

Het schip wordt aangedreven door een triple-expansie stoommachiene met turbine die 850 I.P.K. kan ontwikkelen waardoor het schip een vaart van 12 knopen haalt. Een aktiefroer met 100 P.K. verzekert een goede gang van alle manoeuvres.

Als visserijuitrusting beschikt de Anton Dohrn over :

- een inrichting voor de diepzee-reilvisserij ;
- Een inrichting voor de midden-slagtreilvisserij ;
- een inrichting voor de drijfnetvisserij ;
- een inrichting met twee boten, voor de senenreilvisserij.

Aldus uitgerust kan de «Anton Dohrn» op alle mogelijke wijzen hulp, bijstand en inlichtingen verstrekken ten voordele van de visserij.

Het schip is waarlijk een meesterwerk, gesproken uit vruchtbare samenwerking tussen theorie en praktijk.

VERSLAGEN VAN HET F.A.O.- KONGRES TE ROTTERDAM

INLEIDING

Na ons eerste artikel over het bewaren van vis aan boord van vissersvaartuigen, nemen we uit de lange reeks wetenschappelijke uiteenzettingen van dit kongres, twee voordrachten die van bijzonder praktisch belang zijn. De eerste is de bepaling van de kwaliteit van verse vis, door Poul Fr. Jensen, van de visserijinspektie-diensten van het Deense Ministerie van Visserij. De tweede zal een verkorting zijn van het artikel : bepaling van de veranderingen bij verse vis door een systematisch organisch onderzoek, door Franse Soudan en enkele Franse dierkundigen.

BEPALING VAN DE KWALITEITEN VAN VERSE VIS

door Paul Fr. JENSEN,
visserijinspekteur van het
Deense ministerie voor Visserij.

Het bereiden van voedsel in voldoende hoeveelheden voor de voeding van de steeds toenemende wereldbevolking is een van de voornaamste vraagstukken van de voedingsnijverheid op dit ogenblik. Verbetering van de techniek van de voedselproductie alleen is niet voldoende, het voedsel moet de verbruiker in goede voorwaarden bereiken en het vraagstuk der kwaliteit is zeer innig verbonden met het vraagstuk der produktie. Het is overduidelijk dat bedorven voedsel slechter is dan geen voedsel, maar voedsel van eerste kwaliteit betekent meer dan goed voedsel. De voedingsmiddelen moeten niet alleen voldoen aan de eisen van de verbruiker op gebied van voedingswaarde, maar ook op gebied van smaak en verbruikswaarde.

Het uiteindelijke doel van de visnijverheid, zowel van de visserijafdeling der F.A.O., is het toenemen van het visverbruik. Dit doel kan enkel bereikt worden door meer en meer mensen te leren vis eten en gaarne vis eten. Op sommige plaatsen is dit een kwestie van het veranderen der gewoonten van de verbruikers, en dit is zelfs waar in bepaalde streken waar de bevolking normaal grote visliefhebbers zou moeten zijn. Vis van goede kwaliteit voortbrengen is de normale gang die moet gevolgd worden en bijgevolg is het probleem van de kwaliteit overal aanwezig waar vis verhandeld of verwerkt wordt. Niemand mag er zelfs aan twifelen dat «kwaliteit» 't wachtwoord geworden is, niet alleen van de vishandel, maar ook van de gehele voedingsnijverheid. Elk middel om de kwaliteit te verbeteren dient toegepast. De betekenis van de term «kwaliteit» is ver-reikend. Wanneer men spreekt over verse vis, betekent kwaliteit bijna altijd : VERSHEID. In de volgende studie zal ik me enkel beperken tot het spreken over kwaliteit in de betekenis «versheid».

(Vervolg toek, week)

De Z.489 schoot in brand

Een kortsluiting veroorzaakt brand en een half miljoen frank schade

Vrijdagnamiddag had de Z.489 «Frieda» de haven van Zeebrugge verlaten ter visvangst onder leiding van schipper Ackaert Albert van Heist. Aan boord bevonden zich nog Jean Vlietinck, Lonnevillle Marcel, Vlietinck Marcel en de scheepsjongen Boussemaere Roger.



sloegen. Men had nog de tijd om de stroom af te trekken. Wegens de rook het niet langer kunnen uithouden, spoedden zij zich naar boven. Ze maakten alles dicht en stuurden snel terug naar Zeebrugge.

Om 17.30 u., de Z.472 in de nabijheid ziende, riep Ackaert de schipper van dit vaartuig over de radio op, hem vragend bij hen te blijven om gebeurlijk bijstand te verlenen. Deze was terstond akkoord. Na dit gesprek was de uitzendpost buiten werking. Op eigen krachten slaagde de Z.489 er in tot binnen de havendam Zeebrugge te komen. Alsdan verloor de motor alle kracht en werd de Z.489 door de Z.472 naar een aldaar voor anker liggende slijkzuiger opgesleept. Men legde op bakboord van de zuiger vast. Na vraag was de schipper van de zuiger terstond akkoord om met zijn pomp de brand te helpen blussen. De Z.472 kwam zich aan bakboord vastmaken om de Z.489 verder naar de vissershaven op te slepen. De bemanning van de Z.472 hielp mede in de blussingswerken. Na een twintigtal minuten, de zuiger anker op gaande, heeft de bemanning van de Z.489 de lens van de Z.472 overgenomen en heeft dit vaartuig, de Z.489 naar de vissershaven opgesleept.

Om 20.30 u. meerde men in de vissershaven, maar men was er dan nog niet in geslaagd de brand te blussen. Men maakte alles terug dicht en de van dienst zijnde politieagent verwittigde telefonisch de brandweer te Zeebrugge. Om 21 u. 00 kwam de brandweer en bleef ter plaatse tot 23 u 30. Om de brand te kunnen blussen werden door de brandweer verscheidene gaten in het dek geslagen. De elektrische installatie werd

Het was rond 17 uur dat de wachtman de schipper deed opmerken dat hij een brandreuk gewaar werd in het stuurhuis.

De motorist en hijzelf begaven zich onmiddellijk op onderzoek en stelden in de machinkamer vast dat achter het schakelbord, het geweldig rookte en vlammen uit-

totaal vernield. Het visruim, machinekamer en dek zijn gedeeltelijk uitgebrand.

Geen van de bemanningsleden werd gekwetst.

Naar eerste raming mag de schade door de brand veroorzaakt op ongeveer vierhonderd duizend frank geschat worden.

OORZAAK

De oorzaak van de brand is waarschijnlijk te wijten aan kortsluiting waardoor brand op het schakelbord ontstond.

Het mag een geluk genoemd dat het schip nog niet ver in zee was, anders ware hier een tweede Belgisch vissersvaartuig in korte tijd door brand vergaan.

VOORZORGS- MAATREGELEN GEEIST

Het is een feit dat aan boord van Belgische vissersvaartuigen dikwijls brand ontstaat door kortsluiting.

Op talrijke vaartuigen laat de elektrische leiding veel te wensen over en is het dringend noodzakelijk dat de zeevaartspectie deze naziet, wil men feiten, zoals deze van de O.76 niet zien herhalen.

Het is een onbetwistbaar feit dat deze schakelborden, waarachter de brand meestal ontstaat onvoldoende gedekt zijn en dat metalen insluitingen dienen aangebracht om branden zoals deze te vermijden.

We zijn er van overtuigd dat de zeevaartspectie in het belang van bemanning en schip voor alle nieuwgebouwde schepen, geen strenge eisen genoeg kan stellen.

Dit komt ook de reders ten goede.

KLEINE AANKONDIGINGEN

Te Koop

TE HUUR : Gemeubeld CAFFE «T MANDJE», Franciscusstraat, vroeger «Mandemaker Charel Desmedt», met groot pakhuis. Z. w. bureel blad onder nr 5155V.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig 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 : Motorvissersvaartuig 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.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig 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 : Motorvissersvaartuig 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.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout in 1942, voorzien van een motor AWA van 120 PK van 1943, verzekerd voor 900.000 F. Te koop voor 750.000 F.

MOTORVISSERSVAARTUIG in hout in 1943, motor AWA van 160 PK van 1943. Verzekerd voor : 1.200.000 F. Te koop voor : 850.000

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout. Herbouwd in 1948. Br. T. 23, gebouwd op de werf Hermans te Brugge. Motor Bolnes 60 PK van 1936. Verzekerd : 400.000 F. Te koop voor 225.000 F.

TE KOOP : Motorvissersvaartuig in hout, gebouwd op de werf Borrey Br. T. 23, Motor ABC 80 PK van 1954. Prijs : 900.000 F. Verzekerd voor 1.250.000 F.

Voor alle inlichtingen : zich wenden bureel blad.

TANKS MAZOUT TE KOOP. 5 tanks, 2.000 l, rood koper, 82 x 142 x 200 cm. 1 tank ijzer, 5.550 l. 152 x 182 x 198 cm. Zich wenden, yacht Puma, Hangar 5, Oostende.

VRAAG TE KOOP : een MOTORVISSERSVAARTUIG van 60 tot 100 PK met uitrusting. Inlichtingen zenden bureel blad onder nr 5331V.

VRAAG VISHANDELSZAAK over te nemen in Brussel, Antwerpen of grote Waalse agglomeratie. Schrijven met inlichtingen bureel bald onder nr 5330V.

OVER TE NEMEN wegens vertrek : SCHONE VISWINKEL met alle bijhorigheden waaronder een frigo. Etalage gans nieuw. Zeer voordelige prijs. Schrijven naar : O. D'Hondt, Kruisstr., 71, Ronse.

5334V

NIEUWPOORT

Grote tong — Grosse sole	16-8	18-8	20-8	21-8	22-8
Bloktong — Sole moyenne	35-45	56-60	48-55	49-50	52-64
Fruittong — Sole 3/4	39-42	68	58-60	49-50	67
Schone kleine tong — Petite sole	49-46	72	63-65	49-50	65-70
Kleine tong — Toute petite sole	47-49	67-68	66-64	49-50	70-71
Grote tarbot — Gros turbot	34-38	38-40	50-53	49-50	48-50
Middelmatig tarbot — Turbot moyen	38-41	43-49	39-40	49-50	45
Varia — Divers	37-39	39	45	.....	44-46
Griet — Barbue	26-27	.....	25	.....	28
Pieterman — Grande vive	22-26	25-26	33	.....	34-35
Grote pladijs — Grosse plie	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatig pladijs — Plie moyenne	14-16	.....	15-16	.....	14-13
Kleine pladijs — Petite plie	12-15	.....	14-16	13-14	13-9
Deelvis — Portion	5-12	.....	7-9	14-15	3-6
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	.....	6-8	.....
Kul — Petit cabillaud	.....	.....	.....	.....	.....
Zeilrog — Raie radiée	12	.....	.....	.....	.....
Rog — Raie	13-14	.....	20-21	.....	.....
Tilten	14-15	11-12	16-15	.....	15-16
Scherpstaarten	12-13	10	14-11	.....	12-13
Halve man	6-13	6-7	7-10	.....	6-11
Grote wijting — Gros merlan	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine wijting — Petit merlan	5-6	4	5	.....	2-4
Bot — Flet	4-5	4	2-3	.....	2-4
Schar — Limande	1-2	.....	1-2	.....	1-2
Zeehaai — Aiguillat	4-12	3	7-10	1-2	3-8
Zeehond — Chien de mer	4-6	5-6	6	4-6	.....
Robbaard — Grondin rouge	5-6	4	5-6	.....	6-8
Knorhaan — Grondin	2-3	.....	5	.....	3-6

ZEEBRUGGE

20-8	21-8	22-8	23-8
53-54	50-51	60-61	53-54
60-61	54-55	60-62	59-60
67-68	60-62	62-64	61-62
68-69	61-64	68-70	66-67
58-60	56-57	62-63	60-61
44-45	34-35	40-42	49-50
39-40	31-32	38-39	42-44
24-25	22-34	29-30	28-29
28-30	27-28	30-32	30-31
38-40	.....	36-37	.....
16-17	15-16	16-17	15-16
15-16	14-15	15-16	12-13
18-19	16-17	17-18	19-15
13-14	12-13	10-12	10-11
18-19	16-17	16-18	.....
12-14	10-11	12-14	.....
.....
14-16	.....	19-20	15-16
11-12	.....	13-14	12-13
10-11	.....	12-13	10-11
9-10	.....	8-9	9-10
8-9	8-9	7-8	6-7
.....
2	3	2	2
10-12	.....	10-11	.....
8-9	.....	8-9	.....
7-8	.....	6-7	.....
15-17	.....	9-10	.....
5-6	.....	4	.....



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import
 TELEFOON : Priv. 540.06
 Mag. 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
 gepelde garnalen

Thuisbestelling
 in de grote centra
 Verzending
 in gans 't land

BRUSSEL

VAN 11 TOT 18 AUGUSTUS 1956

Grote tongen 90-100 ; repen grote tongen 190 ; voor-kleine tongen 82 ; kleine tongen 70-75 ; grote tarbot 110 ; kleine tarbot 50-60 ; kleine griet 50-55 ; kleine iek 28-34 ; schelvis grote 36-55 ; rog-vlerken 60-70 ; kabeljauw 30-60 ; wijting 20-22 ; repen zeebaars 45 ; heilbot 90 ; garnaal 80 ; kreeftjes 75-80 F per kg.

GENT

VAN 11 TOT 18 AUGUSTUS 1956

3/4 tongen 75-80 ; kleine tongen 50-55 ; grote tarbot 100 ; middelmatige tarbot 50 ; grote iek 28-32 ; platjes 20-22 ; middelmatige schelvis 28-32 ; rog 20-24 ; gekuiste rog 45-48 ; kabeljauw 24-40 ; wijting 16-18 ; rode knorhaan 22 ; repen zeebaars 38 ; heilbot 60-70 ; garnaal 60 ; kreeftjes 50-55 F per kg.

Verwachtingen

VRIJDAG, 24 AUG. :
 Fladen : 0.80 (1000 bennen haring).
 ZATERDAG, 25 AUG. :
 Smalls : 0.124 (850 bennen haring).
 Kreeftenput : 0.127.
 Witte Bank : 0.175, 0.246, 0.112.
 MAANDAG, 27 AUG. :
 Witte Bank : Z.529.
 Kanaal : 0.66, 0.287, 0.25.
 Noordzee : 0.228.
 DINSDAG, 28 AUG. :
 IJsland : 0.224, 0.217, 0.294
 0.269 (1.200 bennen).
 Kanaal : 0.120.
 Witte Bank : 0.235, 0.244, 0.140,
 0.119, 0.254.
 West : 0.327, 0.184, 0.77, 0.33.
 WOENSDAG, 29 AUG. :
 IJsland : 0.296, 0.318.
 Noordzee : 0.342, 0.237, 0.239.
 Kanaal : 0.223, Z.444.
 Witte Bank : 0.135.
 West : 0.152.
 Kreeftenput : 0.191.
 VERMOEDELIIK :
 Uitgevaren op 11-8 : 0.102 (Ie kat. Witte Bank) ;
 14-8 : 0.155 (Ie kat. Kanaal) en
 0.182 (Ie kat. Witte Bank).
 16-8 : 0.131 (Ie kat. Witte Bank)
 en 0.118 en 0.295 (Ie kat. Noord-
 zee).
 17-8 : 0.335 (Ie kat. haring).

IJSLANDSE VISSORTEN

Schelvis groot	21-8-1956	22-8-1956	.....
Midd.	7,60-12,80	6,40-7,60	.....
Klein	3,- 6,40	4,40-5,-	.....
Kabeljauw	2,60-3,60	2,- 3,-	.....
Gullen	7,80-11,20	11,40	.....
Wijting	2,40-6,20	7,20-9,60	.....
Schaat	2,- 3,80	2,40-3,80	.....
Zeebaars	10,-16,-	13,60-14,-	.....
Leng	3,20-5,80	2,60-4,40	.....
Schartong	3,40-6,60	3,80-6,60	.....
Heilbot	4,20-7,40	3,80-9,40	.....
Koolvis	18,50-42,50	18,-40,-	.....
Hondstong	5,40-6,-	5,40-5,80	.....
Zeevolf	2,40-7,40	2,80-9,-	.....
Platen	7,- 7,40	7,60	.....
	16,50	.....	.....

VISAANVOER TE OOSTENDE

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
17-8	1	31.050	107.026			
18-8	3	42.366	304.719			
20-8	8	130.339	711.346			
21-8	18	437.548	2.971.857			
22-8	17	158.993	1.604.590			
Tot.	47	800.296	5.699.538			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

14-8	19	1.495	79.571	47,-	63,-	53,22
15-8	38	3.695	136.527	29,-	44,-	36,94
16-8	26	1.064	46.651	39,-	49,-	43,84
17-8	31	1.238	62.569	41,-	55,-	50,54
18-8	35	2.086	107.832	47,-	56,-	51,69
20-8	30	1.226	57.959	42,-	50,-	47,27
21-8	30	1.102	49.997	37,-	50,-	45,36
22-8	26	1.119	51.123	42,-	54,-	45,68

GARNAALANVOER TE ZEEBRUGGE

16-8	49	3.961	197.612	40,-	56,-	49,88
17-8	52	6.381	288.208	37,-	52,-	45,16
18-8	57	7.962	323.597	39,-	51,-	40,64
20-8	48	4.753	202.347	30,-	50,-	42,57
21-8	66	8.129	299.205	33,-	43,-	36,80
22-8	52	5.101	200.838	22,-	44,-	39,34

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

17-8	18	457	25.738	51,-	63,-	56,31
18-8	18	615	36.296	51,-	64,-	59,01
20-8	22	904	37.839	36,-	50,-	41,85
21-8	16	540	22.266	35,-	48,-	41,23
22-8	20	805	30.921	33,-	44,-	38,41

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

16-8	4	8.484	89.462			
18-8	2	1.570	30.932			
20-8	10	14.085	187.076			
21-8	1	882	5.593			
22-8	9	17.139	144.820			

OPBRENGST DER

VAARTUIGEN - ZEEBRUGGE

MAANDAG 20 AUGUSTUS :

Z.552	1	5	5.410
Z.477	1	28	12.880
Z.733	1	15	10.590
Z.209	1	20	9.750
Z.440	1	20	16.250
Z.544	1	9	6.460
Z.432	1	6	7.300
Z.526	7	75	54.360

DINSDAG 21 AUGUSTUS :

Z.212	9	340	113.070
Z.257	9	50	52.250
Z.420	9	55	42.470
Z.30	1	5	7.820
Z.544	1	4	6.670

WOENSDAG 22 AUGUSTUS :

Z.452	10	100	73.120
Z.560	4	45	31.430
Z.233	2	35	17.850
Z.462	5	30	43.380
Z.199	10	65	39.260
Z.495	4	65	60.620
Z.439	2	20	17.600
Z.184	4	35	58.010
Z.445	2	17	16.240
Z.437	5	30	44.050
Z.407	4	70	38.210
Z.552	2	27	16.990
Z.454	3	23	13.880
Z.477	2	13	10.920

DONDERDAG 23 AUGUSTUS :

Z.415	2	12	7.540
Z.515	2	15	10.000
Z.550	2	20	21.460
Z.270	2	45	18.040
Z.323	3	15	14.190
Z.605	3	30	24.640
Z.809	3	30	26.440
Z.733	2	30	17.480
Z.517	2	20	14.990
Z.456	3	35	16.630

WIE VAN HET
 VISSERIJBEDRIJF
 OP DE HOOGTE
 WIL BLIJVEN,

NEEMT EEN
 ABONNEMENT OP
 HET VISSERIJBLAD

Het verhuren van bennen in de Vismijn van Oostende

Voortaan verplichte openbare aanbesteding EEN KAAKSLAG VOOR DE OOSTENDSE GEMEENTERAAD

De Minister van Binnenlandse Zaken, op voorstel van de heer Gouverneur van West-Vlaanderen, heeft onlangs beslist, dat het verhuren van bennen in de vismijn van Oostende voortaan in openbare aanbesteding zal moeten worden gegeven. Gezien echter de Gemeenteraad van Oostende de vergunning voor het verhuren der bennen reeds heeft toegestaan, zal deze concessie, welke niet langer mag duren dan twee jaar, de laatste zijn welke nog «gegeven» wordt.

Van 1 januari 1958 af zal er een nieuwe vergunninghouder voor het verhuren van bennen moeten aangeduid worden. Deze zal — ingevolge de ministeriële beslissing — moeten toegekend worden na een openbare aanbesteding.

Aldus werd een nieuwe verwezenlijking gedaan door het Verbond der Belgische Zeevisserij, die merklijk zal bijdragen om de uitbatingskosten van de redereijen te verlagen.

Het toekennen van de vergunning, zonder bepaalde voorwaarden en zonder strijd tussen de talrijke gegadigden, is er steeds oorzaak van geweest dat de prijs van de bennen buitengewoon hoog gesteld werd, waardoor de uitbater

een paar miljoen winst mocht opstrijken mits de kleine som van tienduizend frank jaarlijks aan de stad te betalen.

Hier komen geen sentimentele beschouwingen te pas en telt enkel de werkelijkheid. Het spreekt vanzelf dat de huidige vergunninghouder eveneens kan in aanmerking komen bij de openbare aanbesteding. Hij zal verschillende voordelen hebben op de andere mededingers: onder meer een lange ervaring en een voorraad materiaal. Evenwel zal hij zich moeten schikken naar de prijsinzet van de andere belangstellenden en zal het wel in de eerste plaats de prijs zijn die aan de reders gevraagd wordt, die zal doorslaggevend zijn bij de toekenning. Hoe laag de prijs dan zal gesteld zijn voor het huren van een ben, kunnen we nu niet voorspellen, maar heel zeker zal er een uiterst belangrijke vermindering komen en hierbij steunen we op voorzichtige berekeningen en ervaringen van personen, die in het bennenbedrijf reeds sinds jaren ondervinding hebben opgedaan en weten wat een ben werkelijk kost.

Het stadsbestuur van Oostende zal in deze aangelegenheid een belangrijke dienst kunnen bewijzen

aan de vissers-reders die te Oostende verkopen, zonder dat het aan de stadskas een halve cent zal kosten.

De huidige beslissing van de Minister en de heer Gouverneur is een bewijs temeer van de wan-toestanden in het Oostendse gemeentebestuur toegelaten en hoe weinig de huidige gemeenteraad bekommerd is om de belangen van de visserij. Wat er ook van zij, het Verbond der Belgische Zeevisserij en ons blad, hebben hier eens te meer in 't belang van de reders goed werk verricht.

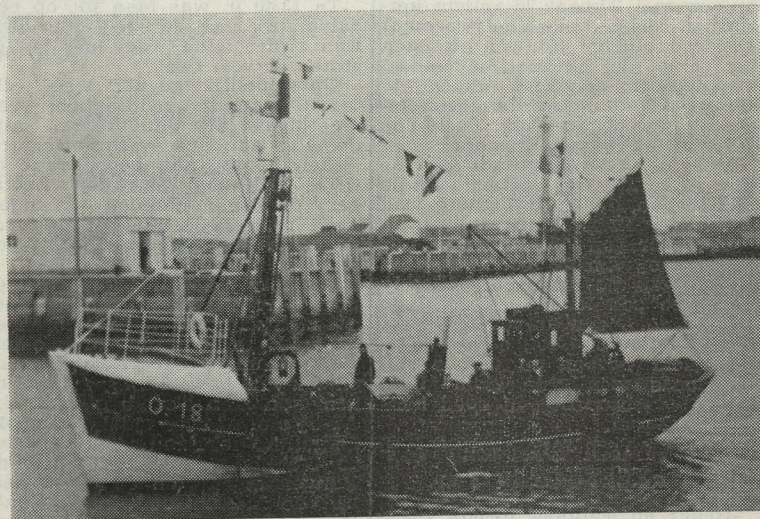
P. Vandenberghe.

DUITSE MOTORLOGGER VERGAAN

Bij zware Noordweststorm is vorige week de Duitse motorlogger «Adolf» vergaan ten O. van de Schotse haven Monterose. Geen enkele van de 18 opvarenden kon gered worden. Dit ongeluk is een van de zwaarste dat de Duitse hoogzeevervisserij de laatste tijd getroffen heeft.

Het schip heeft onmiddellijk voor het verging nog noodseinen uitgezonden. Toen de ter hulp gesnelde schepen op de plaats van de ramp kwamen, werden alleen nog wrakstukken aangetroffen.

De logger die op haring viste, was juist begonnen aan zijn 45e haringseizoen en was dit jaar voor de derde maal op thuisreis. Het schip was in het begin van de maand juni van dit jaar door de Duitse Lloyd zeewaardig bevonden.



De O. 18 van reder Alfred Smissaert verlaat de Oostendse haven voor zijn proefvaart.

Voor Gezondmaking van het Visserijbedrijf

Wij ontvingen hiernavolgend schrijven:

Te Zeebrugge bestaat er zo een firma welke in feite steeds een en dezelfde persoon uitmaakt en die bij gebrek aan kredieten voor scheepsbouw voor reders zonder geld, zich thans ook begint bezig te houden met allerlei zaken, die hij niet kent of waarmede hij tracht de reders en vissers te bewijzen dat hij hun belangen behartigt.

Hij heeft het zover gebracht de reders enkele circulaires te zenden, die hen moeten inlichten over de werking en de ingediende voorstellen, waardoor de visserij plots in grote mate zal gesaneerd worden.

Een eerste voorstel bestaat er in de bevoegde instanties te verzoecken de strandhoofden af te bakenn en te nummeren om een erg gevaar, bij mistig weder, tegen te gaan.

Hij heeft het zover De bevoegde instanties zullen heel wat plezier aan dit voorstel beleefd hebben en heel wat meer geneigd zijn te vragen of men hier niet met een simpele van geest te doen heeft.

Een tweede voorstel betreft het in dienst brengen van een radio-phare te Zeebrugge. We menen dat het saneringsbedrijf in kwestie op-

nieuw te laat komt t.o.v. de ingediende voorstellen dienaangaande door het VBZ en Hand in Hand ingediend.

Dan is er nog een derde voorstel: de opzeggingstermijn van de bemanningsleden te bepalen op 15 dagen.

Wanneer een stuurman of een motorist zijn vaart opzegt, doch door een «nieuwe» wet zou verplicht worden nog 15 dagen in dienst te blijven, dus nog minstens één zeereis te doen, dan zou weliswaar het vaartuig niet aan de kade moeten liggen en zou de reder de gelegenheid krijgen een nieuw bemanningslid te zoeken, ZO DE REDER ZELF NIET MEDE-VAART, maar we vragen ons af wat de opbrengst en de individuele prestatie van deze man zou zijn, die aldus verplicht wordt heug tegen meug mede te varen.

Gevaarlijker kan het niet. We vrezen oprecht dat het saneringsbedrijf in kwestie één kapitale zaak van het begin reeds uit het oog verloren heeft, nl.: zichzelf eens te saneren en zich niet bezig te houden met de beroepsbelangen van de vissers, maar zo hij wil geld verdienen, hij best zijn bureau: «Zakenbureau voor de visserij» zou noemen. Dit ware normaal en zou geen verwarring meer stichten bij de nog steeds naieve ministeries.

Britse sleepboot gezonken ter hoogte van Oostende

TWEEKOPPIGE BEMANNING GERED

Vrijdag der vorige week is de Car-ferry «Prinses Charlotte» onder bevel van 1e luitenant Maurice Spoedels, de haven van Oostende binnen gekomen, met twee geredden aan boord, twee Britse zeelieden wiens sleepboot in de Noordzee was gezonken.

De twee Britten, kapitein John Screeten en George Batchalor, vonden hier onderdak in een hotel op de Visserskaai. Het was aldaar dat ze hun wedervaren op volgende manier vertelden:

«Vrijdag kort voor de middag zijn wij met onze sleepboot John's de haven van Ramsgate uitgevaren met op sleeptouw een binnenlander waarop een kraan gevestigd was en die zonder bemanning aan boord zou gesleept worden naar Nederland via Oostende.

Kort na ons vertrek liepen wij in een sterke wind, kracht 6. Varende in de richting van de North Goodwinds brak plots onze sleeptros. Er werd gemanoeuvrerd om

de sleep weer vast te maken, maar de wind was zo hevig dat wij met geweld tegen de binnenlander geslagen werden. Dadelijk stelden wij een lek vast in ons vaartuig. Alhoewel wij de pompen in gang stelden, moesten wij weldra vaststellen, dat wij het niet konden halen. Per radio stelden wij ons in verbinding met Noord-Holland om hulp te vragen. Deze post signaleerde ons dat de «Prinses Charlotte» van de lijn Oostende-Dover zich in de nabijheid bevond. Het duurde niet lang of wij waren in verbinding met de pakethoofden en een uur later, terwijl wij immer aan het pompen waren en trachten onze weg voort te zetten naar Oostende daagde de pakethoofden op. Haar bevelhebber kon vaststellen welke schade wij geleden hadden en bleef in onze onmiddellijke nabijheid daar wij nog zouden pogen Oostende aan te doen.

Het stormweder van zaterdag 18 augustus

De O.198 in moeilijkheden voor de Britse Kust

KRANIG WERK VAN SCHIPPER ZONNEKEYN VAN DE O.346 — OOSTENDE RADIO ZEER BEDRIJVIG

Het was zaterdag «vliegende storm» zoals men dat in visserskringen pleegt te zeggen.

Een hevige wind kwam uit het Zuid-Westen.

De O.198 «Suzanne-Adrienne» had vrijdagmorgen de haven van Oostende verlaten met bestemming naar de Kanaalstreek. Vrijdagnacht was men in de omgeving van het Royal Sovereign lichtschip, toen vastgesteld werd dat de motor warm liep.

Om 2 uur kwam de wind geweldig door van het S.W. De twee ankers met 2 maal 20 vadem ketting en 50 kgr balast en tweemaal honderd vadem touwen konden het schip niet op zee houden en sleepten over de grond.

Per radiofonie werden vissersvaartuigen opgeroepen doch de O.198 kreeg geen antwoord.

Daar de O.198 langzaam naar de kust afdreef, werd Oostende Radio opgeroepen, die in verbinding trad met reder Jules Hennaert.

De reder kon slechts rond 5 uur 's morgens van de loodsdiensst bekomen dat de loodsboot «Zeetijger» zee zou kiezen. Deze zou slechts te 8 uur uitvaren, want het volk moest nog eerst opgetrommeld worden en dat is bij het loodswezen geen klein bier, hoeveel mensen ook in nood kunnen verkeren.

WAAR WAS DE «ZEETIJGER» ?

Reder en schipper alsook Oostende Radio en de heer Vandenberghe van Hulp in Nood, bleven steeds in verbinding met mekaar, maar van de «Zeetijger» die te 8 uur Oostende verlaten had, hoorde niemand meer, niettegenstaande de talrijke oproepen van Oostende Radio.

ANDERE EN BETERE HULP DAAGT OP

Ondertussen verrichtte Oostende Radio prachtig werk en hadden ook de Engelse zenders begrepen dat er voor de Engelse reddingsdiensten waakzaamheid geboden was.

De reddingboot van Hastings was er het snelst bij om een zaakje te doen, maar schipper Emiel Hennaert zond hem wandelen.

Oostende Radio was ondertussen in verbinding gekomen met O.346, die terug de haven van Dover was uitgevaren na zich geschild te hebben voor de storm en met de O.155 van Katje Maes.

Overeengekomen werd dat, vermits de O.346 het dichtst bij de O.198 was en deze dus het snelst zou bereiken, Charles Zonnekeyn en zijn bemanning het werkje zouden opknappen.

Ondertussen was... de «Zeetijger» op weg, maar nergens te horen. Het scheen alsof hij zich hoedde voor de nakende moeilijkheden welke straks zouden te overwinnen zijn.

«Allo, Allo, Zeetijger, hier is Oostende Radio, Oostende Radio. Waar zijt gij», klonk het steeds

maar om de 10 minuten.

Maar het antwoord bleef uit. Ook de O.198 riep tevergeefs. De O.198 ging nog door zijn ankers, de grond aldaar onzeker zijnde. Het schip was nog op twee en een halve mijl van de kust, maar de «Zeetijger» daagde niet op.

OOSTENDE RADIO WAAKT

Oostende Radio waakte echter en ook O.346 ging een strijd aan met de zee om tijdig de O.198 te bereiken.

Te 13.30 u. was men tot op een halve mijl van de kust genaderd. Een zware wind woei met hevige stoten en veel zwel.

Onmiddellijk gevaar bleef echter uit en de reddingboot van Hastings, die andermaal zijn diensten aanbood, werd geweigerd.

Men hoopte aan boord van de O.198 toch nog eerst de «Zeetijger» te zien aankomen en inderdaad rond 14.30 uur liet hij voor de eerste maal horen dat hij nog maar aan de «Sandettie» was.

De heer Vandenberghe gaf de nodige richtlijnen aan de O.346 om zich daaraan niet te storen en de O.198 te trachten te bereiken, want wanneer de «Zeetijger» de plaats van bestemming zou bereiken, kon men slechts gissen.

Het stormweder loeide voort. In dergelijke toestand bevond zich de O.346, die rond 17.30 uur aan Dungeness was en de «Zeetijger» had de South Goodwin bereikt.

De O.198 lag 7 à 800 meter van het strand en had slechts drie vadem diepte.

De O.346 naderde snel en om 20 uur was dit vaartuig gekomen op ongeveer 500 m. Zuid-Oost van de Pier van Hastings.

Sleeptrassen werden gereed gemaakt en ankers bijgevangen. De O.346 gaf zijn touw over en ze werden ingeschakeld op deze van de O.198, om het vaartuig van de strandzone weg te trekken.

Het ankertouw van de O.198 werd afgekapt en de twee ankers en de ankerketting prijsgegeven. De O.198 was uit de gevaarlijke zone.

De O.346 was reeds 50 minuten aan het slepen toen de «Zeetijger» in het zicht kwam op ongeveer 5 mijl.

De «Zeetijger» was verzocht zo mogelijk de sleep over te nemen. Hierdoor ontstonden moeilijkheden tussen de twee schippers omdat de «Zeetijger» niet op de ketting wilde slepen en er op stond alleen op de weiers te slepen, waardoor gevaar ontstond, de sleep te verspillen.

De «Zeetijger» volgde dan maar tot voor Middelkerke, waar gepoogd werd de sleep over te geven om de haven van Oostende aan te doen.

De schakels waren echter door de zware sleep verwrongen, zodat zulks onmogelijk bleek.

Dan maar de haven van Oostende aangedaan met de O.198 op s'ceptouw.

En dat deed schipper Zonnekeyn en zijn bemanning heel goed.

Een geslaagd experiment

Koning Neptunus feestelijk onthaald te Oostende

HET GRATIS VISFEESTMAAL WERD EEN REUSACHTIG SUKSES

Voor het eerst heeft Oostende een eigen folkloristisch feest mogen kennen : een vrolijk Neptunusfeest, een feestelijke hulde aan de Koning der Zee.

Hoe vaak reeds werd er niet op gewezen dat wij zulke grote kansen hadden in het kader van onze vissershaven en onze vissersbevolking, zo rijk aan oude tradities, een origineel feest in te richten. Tot nog toe had niemand het aangedurfd, ook het officieel feestcomité niet, dat nochtans financieel zulks bij machte was.

Dank zij het privaat initiatief is men toch tot de inrichting gekomen van een origineel Neptunusfeest, dat in zijn eerste uitgave een geslaagd experiment mag geheten worden, dat belooft voor de toekomst.

De inrichters hadden alvast de medewerking gekregen van het zonnetje en dit was de belangrijkste faktor om het feest te doen slagen. In de voormiddag werd door een originele Spaanse wacht doorheen de stad nog wat publiciteit gemaakt voor het feest, zodat het voor de hand lag dat het feest zelf een succes moest worden.

ONTVANGST VAN NEPTUNUS

's Namiddags krioelde het dan ook van kijkklustigen op de Visserskaai om de aankomst van Koning Neptunus bij te wonen. Een feestelijk bevlagd vissersvaartuig kwam rond drie uur aanleggen nabij het yachtklubhuis en Neptunus, samen

met zijn gevolg en een zestal lieve zeemeerminnetjes werd er verwelkomd door de h. Depreter, directeur-generaal van het ministerie van landbouw die de minister vertegenwoordigde ; de h. Devos, eredirecteur-generaal van het Zeewezen en voorzitter van het Propagandakomitee voor Visverbruik ; de h. Smislaert, bestendig afgevaardigde ; de h. Depuydt, lid van het bestuur van het propagandakomitee voor Visverbruik, de burgermeester en Schepen Quaghebeur van Oostende.

Voorafgegaan door de Spaanse wacht en toegejuicht door de talrijke kijkklustigen, begaf Koning Neptunus en zijn gevolg zich te voet naar het Garnalenkot, waar

(Zie vervolg blz 12)

Britse sleepboot gezonken ter hoogte van Oostende

(Vervolg van blz. 9)

Na twee uren varen geraakten onze machines onder water en vielen stil, terwijl er meer en meer

De O.198 was binnen en de O.346 en Oostende Radio hadden puik werk verricht.

Het is aan ons niet na te gaan de onverklaarbare stilzweigendheid en de reisroute van de «Zeetijger» te bespreken en te onderzoeken.

De schippers, Oostende-Radio en de reder hadden geen reden om tevreden te zijn.

Integendeel mag het eens te meer kranië werk van onze vissers onderlijnd die, als net er op aankomt, geen gevaar noch rust kennen.

Charles Zonnekeyn en zijn bemanning, bestaande uit : Desomer Alfons, Loones Albert en Verfaille Jacques, verdienen onze gelukwensen en die van de bemanning en de reder van de O.198.

Ook de bedienden van Oostende Radio hebben hier eens te meer bewezen aan de visserij en aan de zeelieden, uitstekende diensten te bewijzen. Sommigen zullen zeggen het is hun taak de verbinding te verzekeren. Maar alleen zij die op dergelijke ogenblikken die mensen aan het werk zien en horen, kunnen zich een denkbeeld vormen van het enorme werk door deze dienst verricht. Het dwingt eerbied en bewondering af. Oostende Radio, ge verricht prachtwerk voor visserij en zeevaart.

water binnenstroomde. De zee stond tamelijk hol.

De bevelhebber van de pakketboot gaf ons de raad het schip te verlaten en aan boord te komen. De «Prinses Charlotte» stoomde rond ons om de zee te kalmeren en kwam dan door een bestendig manoeuvre aan onze zijde liggen. Een ladder werd neergelaten en zo klauterden wij druipnat en volledig uitgeput aan boord van de pakketboot.

Wij moeten zeggen, dat wij prachtig behandeld werden door de bevelhebber luitenant Spoedels, die ons in zijn kabinen bracht, zorgde voor droge klederen, eten en drinken want al wat wij aan boord hadden was verdwenen met de «John's», die naar de verklaring van de bevelvoerder op een Oostendse sleepboot die insgelijks uitgevaren was, kort nadien is gezonken.

Wij weten niet wat van onze sleep geworden is. Het nodige werd gedaan door de Belgische diensten om het als een gevaar voor de Belgische schepen op te geven.

Wij kunnen, aldus de geredden, niet genoeg lof over hebben voor 1e luitenant Spoedels en ook voor zijn marconist die gedurende gans de operatie met ons in verbinding bleef, alhoewel ons toestel op dat ogenblik ver van volmaakt werkte. Gekomen in Oostende, werden wij heel goed ontvangen en verzorgd door dhr Sandiforh vice-konsul van Groot-Brittannië.

Zaterdagmiddag zijn de beide geredden aan boord van een staatspakketboot naar Engeland afgevaaren.

NEDERLAND VERKOOPT ZEEPRODUKTEN

Vervolg van vorige week

Slot

SPECIALE AKTIËS

De propaganda ter bevordering van het visverbruik in Nederland werd voor zo ver de beschikbare middelen dit toelieten ook in het verslagjaar zo krachtig mogelijk gevoerd. Achtereenvolgens werd aandacht besteed aan de verse vis, de maatjesharing, de verse en verwerkte haring en vis bij feestet n

In februari werd een proef genomen met het zenden van een viertal raamstroken aan de detailisten, die deze, bij grote aanvoer van de betreffende soort, onmiddellijk kunnen gebruiken. Daarnaast werd begin maart een algemeen gerichte raamstrook voor de verse vis toegezonden aan de detailisten en op een groot aantal auto's geplakt. In de vakpers werd o.a. een algemeen verkoopbevorderend artikel opgenomen. Een algemeen persbericht «Vis streeft de tong» werd aan alle bladen toegezonden.

Het vrouwblad «Vis» is aan de omroepverenigingen toegezonden met een begeleidend schrijven, waarin werd verzocht in de daarvoor in aanmerking komende rubrieken enige aandacht aan het artikel te willen besteden.

Reeds aan het einde van het vorige verslagjaar zijn de besprekingen aangevangen om de organisatie van de haringkampagne in te leiden. Deze werkzaamheden zijn veelomvattend. Scheveningen, Vlaardingen en Katwijk/IJmuiden hebben elk een «Vlaggetjesdag-komitee», waarvan het hoofd der afdeling Vis lid/adviseur, resp. voorzitter is. Elk comité vergadert in de periode van december-mei vele malen.

Het aksent van de feestelijkheden valt om beurten op één der drie havenplaatsen Scheveningen, Vlaardingen of Katwijk/IJmuiden. In het verslagjaar was dit Vlaardingen. In 1955 herdacht Scheveningen het 50-jarig bestaan van haar haven, ter gelegenheid waarvan een feestweek werd georganiseerd. Men wilde deze doen samenvallen met de Vlaggetjesdagen. Om deze reden heeft Vlaardingen aangeboden de beurt met Scheveningen te ruilen, welk aanbod gaarne is aanvaard. In 1956 zal dan het aksent op Vlaardingen vallen. De moeilijkheden, die zich bij de onderhandelingen over de arbeidsvoorwaarden voordeden, waren helaas oorzaak, dat een deel van de zo nauwkeurig geplande programmapunten moest vervallen. Het gevolg hiervan was, dat ook verschillende radio-reportages, die aan diverse feestelijkheden zouden worden gewijd, kwamen te vervallen. Door een en ander werd in brede kring teleurstelling onderzonden. Da's deze gang van zaken niet bevorderlijk is voor de propaganda en zou kunnen leiden tot een mindere bereidheid om zendtijd e.d. ter beschikking te stellen, spreekt wel vanzelf. Niettemin werden nog vele radio-uitzendingen aan de feestelijkheden rond Vlaggetjesdag gewijd.

De vlaggende vloot in Vlaardingen en in IJmuiden trok, zowel uit de havenplaatsen zelf als van elders veel belangstelling. Doordat de schepen op verschillende tijdstippen zijn uitgevaren en het sportieve element van de eigenlijke «haringrace» ontbrak, heeft de gemeente Velsen besloten de door haar beschikbaar gestelde prijs voor de eerst-aangevoerde haring

in de haven van IJmuiden niet uit te reiken.

Om diezelfde reden heeft de «speciale korrespondent» van de Radio-Nieuwsdienst van mede-varen afgezien.

Ter ondersteuning van de gevoerde campagne verschenen in de vakpers een drietal bericht-advertenties. Een persbericht «Haring bij de vleet» werd op 7 juni 1955 aan de dag- en nieuwsbladen verzonden. Dit jaar is aan de detailisten een monsterzending pakpapier voor de maatjesharing toegezonden.

Aan plm. duizend hotels-restaurants werd in de aanvang van het haringseizoen een aantal servetjes gestuurd, waarop een propagandafestje met illustratie was gedrukt. Uit de daarop ontvangen reactie van enkele grote hotels kon worden afgeleid, dat het nuttig zou zijn dit in de toekomst te herhalen.

Eind juli 1955 werd de aktie voor verse en verwerkte haring ingezet met het toezenden van een tweetal raamstroken, resp. voor verse haring en voor verwerkte haring aan een aantal detailisten. Deze stroken werden voorts op plm. 300 vrachtauto's geplakt. Ter ondersteuning van deze aktie werd een aan de verse haring gewijd persbericht aan de bladen verzonden en werden acht bericht-advertenties in de vakpers opgenomen. Een aan de radiomedewerk(st)ers gericht verzoek in de verschillende rubrieken aandacht aan de verse haring te willen besteden werd ingewilligd.

Het verslagjaar werd afgesloten met de aktie voor «Vis bij feesten». De eerste aankondiging van die aktie werd gedaan in de vakpers medio november, gevolgd door een verkoopbevorderend artikel en nog een drietal bericht-advertenties. Een raamstrook werd eind november aan de detailisten verzonden en als bijlage bij het vakblad gevoegd. De daarvoor in aanmerking komende damesbladen werd een schrijven gezonden met het verzoek om in de betreffende rubrieken aandacht te vestigen op de mogelijkheid ook in het menu voor de feestdagen een plaats voor de vis in te ruimen. Ook enkele omroepverenigingen vestigden de aandacht op deze mogelijkheid. Het persbericht «Hartige hapjes» werd aan alle bladen gezonden.

In totaal werden zeven advertenties geplaatst, in enkele waarvan een bon was afgedrukt voor toezending van een gratis vrouwblad. Op de ingezonden bonnen werden samen 18.020 vrouwbladen gratis verstrekt.

Verder werden advertenties geplaatst in «Voeding», «De Technische Gids», «Ons Gezin», «Vrouwenleven» en in het jaarboekje van de Nederlandse Bond van Leerkrachten bij het N.O.».

In 1955 zijn in de periode van 14 juni tot 26 juli een viertal z.g. direkt-mailbrieven aan een aantal hotels en pensions in vakantie-centra verzonden. De bedoeling van deze brieven is de hotel- en pensionhouders er toe te brengen vis in het menu op te nemen.

Zoals gebruikelijk werden gedurende het verslagjaar gegevens omtrent de vispropaganda uitgewisseld met funktionarissen van Franse, Belgische en Duitse instanties, werkzaam op visserijgebied. Ook dit jaar werden door Belgische firma's inlichtingen gevraagd over het organiseren van speciale propaganda-akties.

N.v.d.R. Aan dergelijke campagne kunnen wij in België een les nemen.

Nieuws uit Ymuiden en Nederland

BRAND IN RUIM VAN TRAWLER

«ARIADNE»

Op de trawler «Ariadne», die in aanbouw is voor de heer H. Gomes te Leidschendam, brak woensdagnamiddag in de Vissershaven brand uit. Het schip, dat afgemeerd lag naast de nieuwe trawler «Emma» voor de rederij «De Marezaten», was bemand door personeel van de fabriek, dat bezig was met het isoleren van het visruim door middel van kurk en teerprodukt. Toen er niemand in het ruim was sprongen lasvonken van het dek in een hoop afval van dit kurk en teermateriaal, dat op de bodem van het visruim lag. Er ontstond een zware rookontwikkeling, waardoor de werklieden het vuur niet konden overmeesteren. De Velsense brandweer, gewapend met zuurstofmaskers, had de brand spoedig onder de knie.

VIS WORDT VOORTAAN GEREDEN IN DE HAL

De laatste maanden zijn in de IJmuidense vishallen proefnemingen genomen om het slepen met manden vis te vervangen door het transport met kleine karretjes tijdens de vislossing. Het heet, dat dit experiment is geslaagd, want de Stichting Vislossing overweegt een vijftigtal wagentjes aan te schaffen. De mand vis, die uit het ruim van het te lossen schip komt en via de losplank in de vishallen terecht komt, wordt vandaar door de sleper naar de arbeider gebracht, die de inhoud sorteert. Dit vervoer ging tot nu toe met behulp van een sleephaak over de grond. De nieuwe eenmanswagens verlichten het loopen sleepwerk van de vislosser aanzienlijk. Tevens zal een aanzienlijke besparing op het mandenmateriaal worden verkregen.

DE NEDERLANDSE HARINGUITVOER

De dienst der Nederlandse haringcontrole te Den Haag heeft bekend gemaakt, dat Nederland in het tweede kwartaal van dit jaar 4.047.142 kg pekel- en steurharing ter waarde van f 2.987.285 heeft uitgevoerd. In het tweede kwartaal van 1955 waren deze cijfers 4.188.485 kg en f 2.663.826 en in het tweede kwartaal van 1954 11.029.365 kg ter waarde van f 5.955.415.

De voornaamste afnemers waren in dit tweede kwartaal van 1956 België met 1.549.602 kg ter waarde van f 1.154.151, Oost-Duitsland met 515.800 kg ter waarde van f 252.480 en West-Duitsland met 1.364.210 kg ter waarde van f 1.107.896.

OOK HAVENRADAR VOOR HAVEN SCHEVENINGEN

Binnenkort hoopt men ook te Scheveningen, evenals te IJmuiden, voor de binnenkomende en uitgaande schepen te beschikken over een havenradarinstallatie, zodat vissersschepen ook bij mist of slecht zicht de haven kunnen binnenlopen of verlaten. De Scheveningse havenautoriteiten is de apparatuur aangeboden door het radar proefstation te Noordwijk aan Zee en voorlopig dan gratis op proef. Het aanbod is inmiddels in principe aangenomen en thans is het wachten op de beslissing van de gemeenteraad van Den Haag, die zal moeten oordelen over de plaatsing van het apparaat. Blindvaren zullen de schepen niet bij Scheveningen. Bij slecht zicht krijgen de schippers via de radiotelefonie-installatie aanwijzingen van de radaroperateur. Inlichtingen zullen worden gegeven over de positie van het schip ten opzichte van de as van de haven. Adviezen of aanwijzingen zullen worden gegeven. De schipper blijft zelf verantwoordelijk voor zijn verrichtingen.

N. PARLEVLIET Jr.

REDERIJ en

HABINGGROOTHANDEL
Export

KATWIJK aan ZEE

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

Brief uit Yerseke

Nr 607

YERSEKE 18-8-'56

DE MOSSELHANDEL EN -KWEEK

Een bevredigende verkoop vindt plaats, wat niet wil zeggen dat alle weken goed zijn. De vorige week was bij vrijwel iedereen uitgesproken slecht. Niet alleen voor ons kleinhandelaren maar ook de groothandelaars hadden met niet onaanzienlijke overschotten af te rekenen. En het is nu eenmaal zou dat bij de geweldige hoge mosselprijs door een kleinhandelaar niet te veel moet overschieten, wil men nog van winst of verdienste kunnen spreken. De afgelopen week had weer een feestdag midden in de week. Dus een dag verkoop minder maar daar stond tegenover, dat het weer heel wat frisser was dan vorige week, zodat het gemis van verkoop op woensdag ruimschoots de andere dagen konden inhalen. Met de vis verliep het ongeveer op dezelfde manier. Vorige week een tamelijk groot overschot maar deze week dezelfde voorraad tot de laatste graat verkocht en nog moeten weigeren. Toch valt de verkoop tegen. We hadden gedacht, dat de zoveel betere kwaliteit dan vorig seizoenbegin en het

(Zie vervolg blz. 12)

Goedkope zeereizen tussen Amerika en België

H. B. CANTOR OPNIEUW TE ZEEBRUGGE

Het moet wel zijn dat dhr H.B. Cantor veel belang hecht aan Zeebrugge als aanlegplaats voor zijn reuze-passagiersschepen, daar hij een tweede maal op bezoek kwam. Zoals men weet is de Amerikaan Cantor van plan twee transatlantiekers van 90.000 Ton te bouwen om dienst te doen voor het passagiersverkeer tussen Amerika en Europa. Na vele havens bezocht te hebben, zoals deze van Milford in Engeland en Vlissingen, die geschikt leken voor een dergelijk verkeer heeft dhr Cantor een zekere voorliefde voor onze badstad. Hij heeft zich dan ook in verbinding gesteld met de vertegenwoordigers van de onderscheiden ministeriele departementen van België om besprekingen te voeren over de geschiktheid van Zeebrugge als aanleghaven voor zijn beide boten die de overtocht zullen doen in vier dagen voor de goedkope prijs van 2.500 fr per man.

Zondagvoormiddag kwam dhr Cantor vanuit Brussel te Zeebrugge toe waar hij op het waterschoutambt een bespreking hield met de plaatselijke belanghebbenden, zoals dhr Pierre Van Damme, burgemeester van Brugge, dhr Luyens, waterschout en dhr Paul Beeken, havenkapitein. Dhr Cantor was vergezeld van zijn echtgenote en van dhrn Van Oppen, afgevaardigde van het ministerie van Buitenlandse Handel, en van dhr Marcel Duchens, directeur van de Zeebrugse Bunkeringsmaatschappij.

Het onderwerp van het onderhoud was vooral het belichten van de technische aspecten. Vooral de heer Luyens, waterschout, legde aan de hand van kaarten van de haven en van de toegangswegen, de huidige toestand van onze haven uit. Vervolgens werd een schets gemaakt van de werken die zouden moeten uitgevoerd worden opdat

schepen van 90.000 Ton onze havens zouden kunnen aandoen.

Na deze besprekingen die anderhalf uur duurden verstrekte dhr Cantor uitleg aan de pers. Hij drukte zijn tevredenheid uit over de belangstelling en de bereidwilligheid van de instanties te Brussel voor zijn plan en sprak zich onvooroordeeld uit voor Zeebrugge, ten overstaan van de andere havens, zoals Southampton en Vlissingen. De aanpassingswerken en de uitbreiding zullen veel gtd kosten maar nu reeds werd een toelage van 1 miljard 250 miljoen toege-

staan. Tevens gaf burgemeester Pierre Van Damme de verzekering dat de haveninstanties zullen zorgen voor de uitvoering van de nodige uitbreidingswerken van het stationgebouw en de kaaien.

Op 23 aug. vertrekt dhr Cantor aan boord van de Queen Elisabeth tofnogtoe het grootste passagiersschip ter wereld met 83.000 Ton naar New-York. Hij hoopt dat de ontwerpen van de uit te voeren werken binnen zes maand zullen voltooid zijn, zodat dan onmiddellijk kan overgegaan worden tot het bouwen van zijn schepen. Zowel van de schepen als de uitbreidingswerken zullen meer dan twee jaar in beslag nemen.

NIEUW SCHIP TE WATER GELATEN TE ZEEBRUGGE

Weer is een nieuw en prachtig gebouwd schip, de Z598 van stapel gelopen. Het vissersvaartuig de «Ora et Labora» staat nu in het droogdok om verder afgewerkt te worden. De Z598 werd gebouwd op de werven van Leon De Graeve voor rekening van reder Louis Utterwulgh. Het schip is uitgerust met een ABC motor van 1550 PK. De lengte overmeten is 20 meter, de diepte is 2,10 meter en de breedte is 5,40 m. Dit is het eerste schip van reder Louis Utterwulgh uit Heist.

De Neptunusfeesten

(Vervolg van blz 10)

een ontvangst plaats greep. In zeer pittige bewoordingen werd Neptunus er welkom geheten door Stierman Leeze, die besloot: «weze uw voet door heel de kust gekust!»

Hierop nam Neptunus plaats op een prachtige wagen en vergezeld door de folkloristische groepen ging het naar de wielersbaan.

HET NEPTUNUSFEEST

Ruim twee duizend toeschouwers stroomden ondertussen samen in de feestelijk versierde wielersbaan, waar een reusachtig podium opgetimmerd was. Stierman Leeze kondigde de komst van Neptunus aan. Tijdens gans het feest zou Stierman voor de bindteksten zorgen en hij deed dit op een waarlijk meesterlijke manier.

Nadat Neptunus had plaats genomen op een verheven troon, van waar hij het ganse schouwspel kon gade slaan, werd hem op ontroerende wijze hulde gebracht door

een vissersmeisje, die een enig mooi gedichtje voordroeg. Na een dans der zeemeerminnen door de balletgroep van Rose d'Ivry kwam een visser een woordje praten met de Koning. In een gemoedelijk taaltje zegde hij tegen Neptunus dat Hij soms wel een beetje geweldig kon zijn en vroeg Hem dan ook de zee wat kalm te houden en de vissers te sparen. Heel plechtig antwoordde Neptunus en beloofde aan de vissersbevolking hen bij te staan.

En dan volgde het bonte optreden van de talrijke groepen, die een pleiade van volkse dansen en zang brachten. Wij vernoemen: Jong Leven uit Nieuwpoort, De Vismijnvrienden uit Oostende, De Klakkertjes van Heist, De Oude IJslandvaarders van Nieuwpoort, de dansgroep Zannekin uit Leuven en De Schotten van Oostende. Ondertussen werd ook een innig ontroerende «Vrouwenklacht» voorgedragen door een vissersvrouw, een nummer dat zeker een der best geslaagde van het programma kan genoemd worden.

Volgde hierop een pauze tijdens dewelke Jeroom Plezier en de akordeonist Maurits Van Steenacker voor wat gezellige muziek en zang zorgden.

HET VISFESTIJN

De apotheose van het feest was bijzonder geslaagd. Terwijl alle kleurrijke groepen op het reuze-podium een levendige dans uitvoerden, werd door leuke koks een reusachtige vis aangebracht. Deze werd in een reusachtige braadpan gebracht en symbolisch gebakken. Het zicht op het podium was enig en bracht de aanwezigen in een ware feeststemming. Met donderende stem bracht Neptunus een loflied aan de vis en nodigde de aanwezigen uit aan het visfeestmaal.

En toen kwam de «clou» van het feest: het gratis vis-eten. Men kon gerust zien dat de talrijke aanwezigen hierop hadden gewacht want het werd een stormloop naar het podium. De talrijke koks en de vele gediensstige handen konden bijtijds de vis, broodjes en bier niet uitdelen. En spoedig zat iedereen lekker te smullen aan het democratische eetmaal, dat bijzonder goed in de smaak scheen te vallen. Er was vis en brood bij overvloed die in geen tijd verdwenen in de hongerige magen. Nog nooit hebben wij een zo stormachtige en zeker ook wel zo een succesvolle pro-

paganda voor visverbruik bijgevoerd.

Ondertussen was het reeds tamelijk laat geworden en werd plaats gemaakt voor de dans. Freddy's dansorkest nam plaats op het podium en niettegenstaande het frissies begon te worden werd er nog tot laat in de avond gedanst op de vrolijke tonen van het dynamische ensemble.

EEN GOEDE LEERSCHOOL

Spijt het sukses zal het feest zeker niet geworden zijn wat de inrichters er van verwacht hebben. Maar dit is zo met alle eerstelingen en de eerste uitgave van het Neptunusfeest zal zeker een goede leerschool geweest zijn voor het komende Neptunusfeest.

Wij veroorloven ons dan ook een paar opmerkingen. De ontvangst van Neptunus aan de Visserskaai was een ware triomf. En spijtig dat de wielersbaan zo ver van stad gelegen is, anders zou men door deze ontvangst en de stoet heel wat meer mensen mede getrokken hebben naar het feest.

Het programma van het feest zelf was overladen. Niettegenstaande men een gans deel van het programma moest weglaten, toch zou spoedig verveling intreden. De talrijke folkloristische groepen zouden dan ook slechts enkele nummers moeten opvoeren en dit zou zeer vlot moeten geschieden.

Verder moeten alle nummers in het kader van het feest blijven. Zo waren er een paar dansen van de groep Rose d'Ivry die, hoe flink ze ook werden uitgevoerd, absoluut niet te pas kwamen bij het Neptunusfeest. Hetzelfde van de Oostende Schotten, een zeer mooie groep die even flink optrad, maar niets te zien heeft met een folkloristisch feest dat in het teken van de zee en de visserij staat.

Dit zijn echter maar kleinere haperingen en de ondervinding zal ook hier voor de inrichters de beste leersaus zijn. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat, nu het pionierswerk geleverd is en dat het Neptunusfeest volgend jaar een tip-top inrichting zal worden en dan ook een reusachtig sukses.

Binnen enkele jaren moet het Neptunusfeest een traditie geworden zijn te Oostende, die over gans het land bekend is!

H.M.

Brief uit Yerseke

(Vervolg van blz. 11)

gewoon zijn aan de vorig jaar ingevoerde prijsverhoging toch een groter omzet-verschil te zien zou zijn geweest. Maar (en zo komen we bij de kweek terecht) er dreigen gevaren. De voorraad van geschikte mossels zowel wat grootte als visgewicht belangt schijnt danig geslonken, dat de aanvoer sterk zou moeten worden verminderd tenzij men op korte termijn zou besluiten C mossels. 't is te zeggen mossels van een kleiner slag verkrijgbaar te stellen. Die zijn in ruime mate en van prima kwaliteit voorhanden. Maar die (nu nog) wat kleinere soort, wordt minder betaald aan de kwekers. Zij weten vooraf als een maand of wellicht iets langer wordt gewacht met leveren hebben de kleinere mossels de vereiste maat voor de B soort en worden dan wat (en nogal heel wat) beter betaald. Vandaar is het niet zeker, dat er C mossels zouden worden aangevoerd als dit toegestaan was. Een kweker die in 't boven aangehaalde geval verkeert, opeerde vanmorgen het idee met het geld dat ieder jaar door de kwe-

kers in een fonds wordt gestort ten einde aan mogelijke moeilijkheden het hoofd te kunnen bieden, een tegemoetkoming te verstreken aan die kwekers die toch wel C mossels willen leveren. Of dit mogelijk is en zo ja of er op zal worden ingegaan indien een voorstel wordt gedaan in die richting, weten we niet. Wel menen we te mogen verwachten, dat alles behoort te worden gedaan om verkoop op volle kracht door te kunnen zetten. Zijn kleinere puike mossels niet beter dan niets?

De kottier Lion Jetje heeft woensdagmiddag met pech te kampen gehad, toen het schip op 53.50 noorderbreedte de schroef verloor. De lengte was 1.52 oost. De Roger besloot daarna om naar Lion Jetje te stomen en het schip naar Scheveningen te slepen.

De Katwijkse motorlogger Bali KW.129 is vrijdagnacht te IJmuiden binnengesleept door de KW.122 de Arie Ouwehand. De Bali had machineschade.

AAN-, IN- EN UITVOER VAN VIS EN SCHAALDIEREN

Invoer in mei 1956

(voorlopige cijfers)

	Ton	waarv. kabeljauw	Schelvis
Denemarken	120	18	1
Nederland (+ 40 cm)	492	177	28
Nederland (- 40 cm)	157	—	—
Noorwegen	34	5	6
Zweden	10	1	—
Ver. Koninkrijk	57	21	—
West-Duitsland	172	22	22
Totaal	1.042	244	57

In mei 1955, werd 511 T. ingevoerd, waarvan 200 T. kabeljauw en 13 T. schelvis.

Invoer in juni 1956

(voorlopige cijfers)

	Ton	waarv. kabeljauw	Schelvis
Denemarken	62	37	2
Nederland (+ 40 cm)	302	123	61
Nederland (- 40 cm)	130	—	5
Noorwegen	38	5	7
Zweden	10	3	—
Ver. Koninkrijk	70	30	—
West-Duitsland	164	60	—
Totaal	777	257	75

In juni 1955, werd 438 T. ingevoerd waarvan 145 T. kabeljauw en 21 T. schelvis.

Aanvoer in juni 1956

(voorlopige cijfers)

	Kg.	Tot. fr.	Fr per kg.
Demersale vis	2.729.150	32.183.225	11,80
Pelagische vis	28.178	142.883	5,07
Schaal en weekd.	528.024	8.342.647	15,80
waarvan garnaal	497.999	7.789.111	15,64
Totaal	3.285.352	40.668.755	12,38

In juni 1955 werd er 3.14.578 kg voor 41.620.851 fr (gem. prijs 11,20 fr per kg) aangevoerd waarvan 3.391.081 kg demersale vis voor 34.327.222 fr. (gem. prijs 10,12 fr).

Aanvoer in augustus

	1938		1955		Pr.-coëff.
	T.	Fr.	T.	Fr.	
IJslandse kabeljauw	112	2.69	313	6,97	259
Andere kabeljauw	147	3,07	239	10,84	353
Grote IJslandse kabelj.	40	3,91	211	7,87	201
Andere gr. kabeljauw	40	5,81	160	13,23	228
Totaal bodemvis	2.206	3,92	3.595	8,28	211

In augustus 54, waren deze cijfers 2.946 T. à 9,81 fr. (coëff. 250).

Invoer in augustus 1955

	Toegest. cont.		Ingevoerd	
	T.	Fr.	waarv. kabelj.	schelvis
Denemarken	40	48	31	2
Noorwegen	50	50	6	16
Zweden	10	6	3	—
Nederland	—	421	83	27
Ver. Koninkrijk	—	100	22	—
Totaal		6.255	145	45

In augustus 1954 werd 352 T. ingevoerd, waarvan 176 T. kabeljauw en 16 T. schelvis.

Uitvoer in augustus 1955

	Ton	waarv. kabeljauw	schelvis
Frankrijk	94	37	1
Nederland	30	1	—
Ver. Koninkrijk	26	—	—
Zwitserland	2	—	—
West-Duitsland	29	9	—
Oost-Duitsland	27	3	—
Belgisch Kongo	8	—	—
Totaal	216	26	1

In augustus 1954 werd 255 T. uitgevoerd.

HOOGWATER TE OOSTENDE

AUGUSTUS

	24 vrij	25 za	26 zo	27 ma	28 di	29 wo	30 do
02.36	09.06	49	7				
14.45	21.32	50	5				
03.09	09.40	49	7				
15.18	22.03	50	5				
03.42	10.11	48	8				
15.53	22.36	49	6				
04.13	10.44	47	9				
16.29	23.09	48	7				
04.56	11.23	46	10				
17.11	23.52	47	9				
05.42	—	—	44				
18.04	12.16	45	12				
06.44	00.51	42	11				
19.22	13.29	43	13				

De cijfers van onze garnaalaanvoer voor de maanden juli 1956 en 1955 en in totaal voor de eerste 7 maanden van het jaar, blijven in zeer gunstige zin evolueren voor wat de kwantiteit en de gemiddelde vangst per reis betreft. Deze cijfers zouden nog duidelijker tot uiting komen, moesten we de werkelijke aanvoer kennen.

Het is de garnaalstand langs de kust die geweldig verbeterd is bij twee jaar geleden. Dat het bestendig koud weder welke we gekend hebben geen weerslag zal hebben op de jonge garnaal, valt te vrezen.

Afwachten is de boodschap. Ondertussen mag 1956 tot op heden aanzien worden als het meest voortbrengende jaar van na de oorlog.

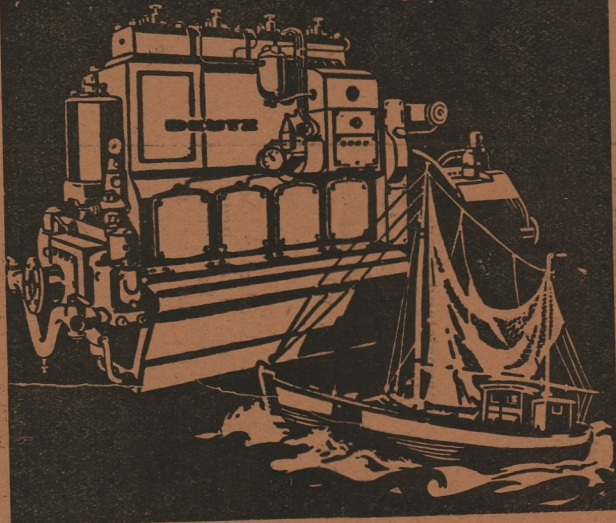
VISHANDELAARS!
NEEMT EEN
ABONNEMENT
OP ONS BLAD!

Garnaalaanvoer juli 1955-1956

JULI 1955	Haven	Vangsten	Aanvoer	Opbrengst	Min.	Max.	Gem. Prijs	Gem. kg.
	Oostende	875	48.734	1.699.874	21	66	34,88	55
	Zeebrugge	1.377	124.792	4.258.113	16	68	34,11	90
	Nieuwpoort	123	5.992	212.784	22	61	35,51	48
	Blankenberge	45	3.352	127.354	—	—	37,99	94
	Kust	2.420	182.870	6.298.125	16	68	34,44	75
	JULI 1956							
	Oostende	989	98.236	2.660.874	13	60	27,08	99
	Zeebrugge	1.501	190.842	5.356.928	11	68	28,07	127
	Nieuwpoort	448	31.427	946.498	11,50	61	30,11	70
	Blankenberge	30	2.594	76.769	14	43	29,59	86
	Kust	2.968	323.099	9.041.079	11	68	27,98	108
	EERSTE 7 MAANDEN 1955							
	Oostende	3.790	230.167	6.572.925	12	58	28,55	60
	Zeebrugge	5.404	657.804	20.678.481	9	61	31,43	121
	Nieuwpoort	1.764	107.665	2.690.266	9	61	24,98	61
	Blankenberge	8.462	8.462	270.927	—	—	32,01	—
	Kust	10.958	1.004.098	30.212.599	9	61	30,08	91
	EERSTE 7 MAANDEN 1956							
	Oostende	5.071	640.453	11.082.658	1	60	17,30	126
	Zeebrugge	7.055	1.694.266	35.144.487	1	82	20,74	240
	Nieuwpoort	2.215	274.629	4.164.372	4,40	61	15,16	123
	Blankenberge	71	162.312	162.312	13	43	20,77	110
	Kust	14.412	2.617.161	50.553.829	1	82	19,31	181

DEUTZ

Diesel



DIESEL MOTOREN

VAN 4 TOT 2.000 P.K.

VALCKE Frères N.V.

Oostende

BOORDGROEPEN VOOR ALLE DIENSTEN

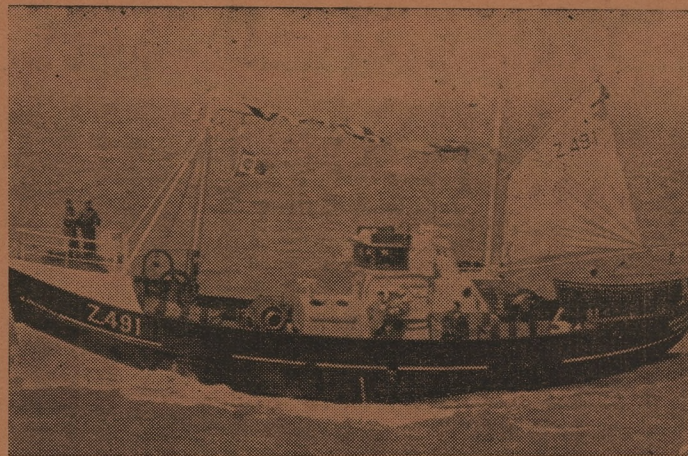
(33V)

Aug. LOY

SCHEEPSBOUWER

NIEUWBOUW

HERSTELLINGEN



WERKPLAATS en BUREEL :

Nieuwe Werfkaai, 3

H.R. : Oostende 1187

P.C.R. : 4150.46

Bank : Sté Gén. Ostende 4874.70

Bank v. Brussel Oost. 185.02

Telefoon : 72.904 — 74.000

(30V)

SCHE EPSWERF

Wwe H. Deweert-Crekillie & Zonen

p.v.b.a.

NIEUWE WERFKAAL, 2

OOSTENDE



Scheepsbouw en herstellingen — Specialiteit van reddingboten
Artikelen voor vissersvaartuigen

GROTE ZAGERIJ

van bomen en andere houtsoorten

MAGAZIJN VAN RIGA-SPARREN

Telefoon 718.50 — Privé 731.01

Huis gesticht in 1892

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

Leon VAN EESSEL

Makelaar in alle Verzekeringen en Herverzekeringen

ANTWERPEN :

Oudaan, 26

Tel. 32.38.55 (7 lijnen)

Telegram :

Leoneessel Antwerpen

Telex :

Leoneessel Antwerpen 277

★

BRUSSEL :

Koninklijkestraat, 23

Tel. 17.95.05 - 17.39.77

Telegram :

Leoneessel Brussel

★

LUIK :

Tél. 23.33.93

Telegram : Léoneessel Luik



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

185V